



UNIVERSITE D'ORAN

Faculté des Sciences Economiques, des Sciences de Gestion et des Sciences Commerciales

MEMOIRE DE MAGISTER EN SCIENCES ECONOMIQUES

OPTION : Economie Internationale

Thème :

*Le Transport Maritime des Hydrocarbures en Algérie :
Etude de cas : L'entreprise Hyproc SC*

Présentée par :

Mme. CHETOUANE Ahlem épouse KHENSOUS

Sous la direction de :

DERBAL Abdelkader

Jury :

Président : Mr. MIRAOUI Abdelkrim, Professeur, Université d'Oran.

Rapporteur : Mr. DERBAL Abdelkader, Professeur, Université d'Oran.

Examineur : Mr. DELLIL M^{ed} Kheir Eddine, Maitre de conférences, Université d'Oran.

Examineur : Mr AMROUNE Seddik, Maitre de conférences, Université d'Oran.

Année Universitaire 2012-2013

REMERCIEMENTS

Qu'il me soit permis de remercier profondément et sincèrement tous ceux qui de près comme de loin se sont intéressés à ce mémoire en particulier :

Le professeur Abdelkader DERBAL pour son aide et dont le soutien m'a été précieux.

Un grand merci aussi à toute l'équipe de l'entreprise HYPROC et particulièrement département commercial, finance comptabilité et Gaz.

Je remercie aussi monsieur le professeur Miraoui Abdelkrim D'avoir bien voulu présider ce jury et également aux examinateurs les Docteurs DELLIL M K et AMROUN S.

Enfin, je remercie tous ceux qui m'ont soutenu et aidé au cours de l'élaboration de ce travail.

DEDICACES

A la mémoire de ma mamy qui me manque beaucoup

Et à mémé que dieu lui prête longue vie.

- Je dédie ce travail à mes parents dont le soutien indéfectible m'a permis de mener à bien ce travail.
- Mon cher mari qui m'a encouragé et mes deux amours Farés et Rayan.
- Mes deux frères Adel et Omar, Meriem et mes neveux maria et louay que j'aime énormément.
- Tantes et Oncles
- Cousines et cousins
- Ma belle famille
- Et à tous ceux dont je n'ai pas cité le nom et que j'aime tendrement.

SOMMAIRE

Pages

Remerciements	
Dédicace	
Introduction	1
Problématique et Méthodologie	4
<u>Chapitre 1</u> : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle	7
-Introduction	8
<u>Section 1</u> : Les particularités du transport maritime	8
1-1 Les atouts du transport maritime	8
1-2 Le contrat de transport	13
1-3 Les auxiliaires du transport maritime	19
<u>Section 2</u> : Les règles particulières aux différents contrats d'affrètement	21
2-1 l'Affrètement	21
2-2 les différents contrats d'affrètement	22
2-3 Obligations et responsabilité du fréteur et affréteurs dans chaque type d'affrètement	25
<u>Section 3</u> : Le courtier d'affrètement maritime	28
3-1 Définition du courtier	28
3-2 Rôle et fonction du courtier d'Affrètement	28
3-3 Responsabilité du courtier	29
<u>Section 4</u> : Le transport des hydrocarbures GNL et son importance	30
4-1 Hydrocarbures et gaz : première richesse exploitée du pays	33
4-2 Etat du marché du transport maritime de GNL	35
4-3 Etat de la flotte Algérienne	36

<u>Chapitre 2</u> : Le vetting, un instrument de sécurité maritime	40
- Introduction	41
<u>Section 1</u> : Le vetting	41
1-1 Définition	41
1-2 Généralités	42
<u>Section 2</u> : L'objet du vetting	
2- 1 Organisation du vetting	44
2-2 Domaine du vetting	48
2-3 Les Acteurs du vetting	56
2-3-1 L'armateur	56
2-3-2 L'affréteur	62
2-3-3 L'inspecteur	66
<u>Section 3</u> : Prévention contre les risques de pollution maritime	75
3-1 Prévention au service particulier de l'affréteur	75
3-2 Prévention au service général de la sécurité maritime	77
<u>Section 4</u> : Analyse de l'impact du vetting sur les risques liés au transport pétrolier	84
4-1 Risques liés à la structure du navire	85
4-2 Risques liés à l'équipage du navire	87
4-3 Risques liés aux documents	89
<u>Chapitre 3</u> : Hyproc SC spécialisée dans le transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques	93
<u>Section 1</u> : Présentation de l'entreprise HYPROC Shipping Compagnie	
- Introduction	93
1-1 Identification de l'entreprise	94
1-2 Stratégie de l'entreprise	96
1-3 Moyens de production	97

1-4	Marché de la Société	99
<u>Section 2</u>	: perspectives 2012-2016	103
2-1	Bilan des réalisations et les faits marquants de 2011	103
2-2	le plan annuel 2012	104
2-3	PMTE 2012-2016	112
<u>Section 3</u>	: Etude de cas relative à la procédure d'affrètement au sein de l'entreprise Hyproc.	
3-1	Présentation de la direction commerciale	118
3-2	le département Frètement § Affrètement	119
3-3	Etude de la procédure d'Affrètement au sein de l'Hyproc	121
Conclusion		130
Bibliographie		133
Annexes		135
Terminologie		160
Abréviations et sigles		162

Introduction

Le monde du 21^{ème} siècle est largement dominé par la libéralisation des échanges qui touchent à tous les domaines de l'activité économique mondiale. La nécessité de déplacer les marchandises et les personnes aura donné une place prépondérante au secteur des transports de nos jours.

Le transport maritime est un vecteur essentiel dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international qui demeure malgré sa lenteur de très loin, le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises (produits lourds et volumineux comme les céréales, les hydrocarbures, les fruits etc).

En effet, 98% des échanges empruntent la voie maritime, représentant un volume annuel supérieur à 5 milliards de tonnes.

Le transport est une activité essentielle puisqu'il permet d'une part de relier les unités productives entre elles et d'autre part d'assurer la rencontre physique entre le produit et son client final.

La fonction de la logistique est d'organiser au moindre coût tout le processus de circuit aboutissant à livrer un produit fini au consommateur ; le logisticien doit être particulièrement attentif à la question du transport qui représente près de 40% des coûts logistiques. Il faut assurer la gestion des flux physiques, ce qui le place en position de chargeur ; ce dernier a le choix entre six principaux modes de transport : aérien, maritime, fluvial, par tube, routier et ferroviaire. Le tube concerne uniquement des transports particuliers tels que le pétrole et le gaz.

Le transport maritime constitue une composante majeure de l'activité commerciale, comme celui des hydrocarbures qui se distingue des autres transports, et dont l'importance énergétique de ces produits a fait preuve d'une grande dépendance, celle-ci s'est traduite par un besoin en navires spécialisés et en terminaux spécifiques dans le cadre de l'acheminement des différentes cargaisons (pétrole brut, GNL, GPL....)

Depuis son origine jusqu'à son dernier processus d'élargissement, l'Union Européenne se présente aujourd'hui comme une puissance maritime incontestable du fait de son positionnement géographique. Elle dispose d'une très large ouverture sur les différentes mers que sont la Méditerranée, la Mer Noire, la Mer Baltique, la Mer du Nord et même sur l'océan Atlantique. Cette Europe des vingt-sept effectue en grande partie ses échanges commerciaux par la voie maritime. A ce titre elle dispose d'une flotte très importante mise en place par des

investisseurs privés pour la majeure partie.

Néanmoins, l'Algérie jouit aussi d'une position géographique privilégiée, elle est placée sur la route d'accès à l'océan atlantique par le détroit de Gibraltar et à l'océan indien par le canal de Suez. Les ports algériens devraient donc être des escales logiques de ces routes maritimes. Mais cet atout n'est pas une fin en soi. Le dynamisme d'un port repose sur une bonne localisation géographique et sur la compétitivité des activités portuaires qu'il offre. La principale question qui se pose est de savoir si l'Algérie a tiré pleinement partie de cette opportunité de situation « pays maritime par excellence ».

L'Algérie réalise d'importants investissements dans le domaine du transport maritime, véritable poumon économique du pays et dont les ports réalisent aujourd'hui 95% du commerce extérieur.

Il est à souligner que l'Algérie est un important exportateur de pétrole (gisement d'Hassi Messaoud et d'Edjelah), mais joue un rôle très important en tant que producteur et exportateur de gaz naturel (gisement Hassi R'mel et d'In Amenas).

Les exportations d'hydrocarbures représentent 97,42% des recettes en devises de l'Algérie, avec une réalisation de 37,82 mds USD lors des six premiers mois de 2012.

Dans ce cadre, la gestion des hydrocarbures est prise en charge par la Sonatrach qui est la compagnie algérienne de recherche, d'exploitation, de production, de transport par canalisation de transformation et de commercialisation des hydrocarbures et de leurs dérivés. Elle intervient également dans d'autres secteurs tels que la production électrique, les énergies nouvelles et renouvelables, le dessalement d'eau de mer. Elle exerce ses métiers en Algérie et partout dans le monde.

La Sonatrach est la première entreprise du continent africain. Celle-ci est classée douzième parmi les compagnies pétrolières mondiales, deuxième exportateur de GNL et de GPL et troisième exportateur de gaz naturel, sa production globale est de 500 millions de tep (tonne équivalent de pétrole) en 2010.

Ses activités représentent environ 34% du PNB de l'Algérie, et parmi ses filiales on peut citer à titre d'exemple : Naftal, Naftec, Helios, Hyproc SC cette dernière est spécialisée dans le transport maritime des hydrocarbures.

En Algérie, la croissance du marché actuel des hydrocarbures liquides et l'ouverture de nouveaux marchés, met en évidence la stratégie de la Sonatrach de se doter de sa propre flotte, à l'instar de tous les majors et ce afin de valoriser au mieux ses ventes.

Aussi la dépendance du marché de l'affrètement devient de plus en plus contraignante, au vu de la volatilité et l'imprévisibilité des taux de fret.

L'augmentation de la production en 2012 varie entre 1,5 million et 2 millions de barils / jour et la mise en exploitation des SPM dans les trois ports de chargements (Arzew, Bejaia et Skikda), permettront d'envisager une augmentation des volumes destinés à l'exportation de pétrole brut et condensât.

Pour répondre à cette demande croissante, un projet d'acquisition de navires pétroliers a été approuvé par le Comité Exécutif de L'Entreprise Hyproc en date du 25 janvier 2005.

Ce projet consiste en l'acquisition en partenariat avec un des armateurs de trois (3) navires pétroliers, à savoir :

- 1 VLCC (Very Large Crude Carrier)
- 1 Aframax,
- 1 Suezmax.

En tant que premier partenaire, la France reste un marché important pour les exportations algériennes de gaz, car les contrats ont progressivement augmenté pour atteindre 10 milliards de m³.

Elle est devenue ainsi notre premier client de GNL et le deuxième client de gaz après l'Italie.

Sonatrach est liée à Gaz de France (GDF) par quatre contrats de vente / achat portant sur un volume global de 10.24 Gm³. Cela représente environ 18% du volume de gaz GNL exporté par Sonatrach.

En retour, la Sonatrach est un fournisseur important pour Gaz de France puisque le gaz algérien représente environ 25% de ses approvisionnements.

Hyproc étant l'unique armateur algérien disposant d'une flotte importante de transport maritime des hydrocarbures et produit chimiques, filiale 100% de la Sonatrach permet la réalisation des opérations (en matière de livraison de marchandise à longue distance), et participe ainsi au développement des échanges commerciaux internationaux.

La communauté internationale a pris conscience des problèmes et risques présentés par le transport maritime au début du vingtième siècle.

Ses premières réactions se sont traduites par l'élaboration de conventions internationales dans le domaine du sauvetage en mer.

Par la suite, afin de faire face à l'aggravation du phénomène de pollution marine, d'autres mesures juridiques ont été adoptées en matière de prévention de la pollution notamment celle des hydrocarbures, l'intervention en haute mer en cas de risque de pollution par les hydrocarbures.

Il faut rappeler que tous ces thèmes ont fait l'objet de nombreuses conventions, protocoles et traités internationaux avec pour objet la réduction du risque sur la sécurité et

l'environnement présenté par le transport maritime des hydrocarbures, devenu de plus en plus important depuis le siècle dernier. Malheureusement, en dépit de tous ces accords internationaux et des efforts consentis, les accidents restent relativement fréquents et leur importance devient de plus en plus spectaculaire depuis la mise en service des navires de très gros tonnage (supertankers).

Face à cette problématique, certaines compagnies pétrolières, qui disposaient d'une forte flotte de navires pétroliers, ont pris conscience de la lourde responsabilité que présenterait le transport maritime du pétrole. Ainsi, ces compagnies pétrolières ont décidé de sous-traiter cette activité et faire appel aux armateurs pour transporter leurs cargaisons tout en leur imposant un contrôle préalable appelé communément le Vetting (qui veut dire examen en terminologie française).

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 « le vetting » à ceux exercés par les états pavillons, les armateurs ou bien encore les sociétés de classification.

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'incidents maritimes, il a un impact très important sur le secteur et il permet aux affrêteurs d'avoir une vision plus transparente sur les moyens de transport du marché.

Sa pratique a 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 ?

Problématique :

A travers cette recherche et dans la situation qui prévaut caractérisée par un monde globalisé marqué par une demande croissante des matières premières (pétrole et gaz) cela nécessite une adéquation des moyens de production pour l'optimisation du transport maritimes des hydrocarbures.

De ce fait, on peut formuler notre question principale comme suit :

« Quelle est l'importance du transport maritime et ses atouts dans les échanges extérieurs ainsi que les incidences du vetting comme instrument de sécurité et développement durable sur les performances économiques et financière de l'entreprise HYPROC? ».

D'autres questions secondaires inhérentes à la question principale s'imposent comme :

- 1- Quels sont les mécanismes et techniques d'affrètement des navires Hyproc pour la rentabilisation du potentiel de production ?
- 2- Quelles sont les actions de mise en conformité des navires faces aux exigences règlementaires et normes internationales relatives au vetting ?
- 3- Le vetting joue-t-il un rôle dans la diminution du risque, est- il un contrôle supplémentaire ou complémentaire ?

Ces différents aspects conduisent inévitablement à améliorer la rentabilité et la performance du transport maritime des hydrocarbures en matière de coûts, qualité et sécurité.

Les hypothèses de l'étude:

A cet effet, on va formuler les hypothèses suivantes :

- 1- Valorisation de l'outil de transport maritime des hydrocarbures par la mise à niveau des techniques d'affrètements.
- 2- Maîtrise des procédures d'affrètement et de vetting au niveau de l'entreprise.
- 3- Réhabilitation des moyens de production et consolidation du programme de développement (investissement matériel et immatériel).
- 4- Réduction des coûts de transport des hydrocarbures pour être compétitif.

Raisons et choix du sujet :

Les raisons du choix du sujet peuvent être résumées comme suit :

- La découverte de l'entreprise et son fonctionnement dans le domaine du transport maritime des hydrocarbures
- Intérêt personnel pour le sujet d'économie internationale en relation avec ma

formation.

- Transport maritime comme solution pour l'environnement et le développement durable.
- La nouveauté du sujet en Algérie.
- Le manque de littérature et travaux universitaires qui jettent la lumière sur les procédures d'affrètement et de vetting afin de maîtriser les coûts d'exploitations.

Méthodologie :

Ce mémoire a pour but de retracer ma découverte de l'entreprise HYPROC dans le transport maritime des hydrocarbures et d'avoir une image réelle et fidèle de la place du maillon transport maritime des hydrocarbures en Algérie :

Avec notamment un exemple de sa stratégie et ses opérations de frètements et affrètements qui jouent aujourd'hui un rôle essentiel prédominant au sein des sociétés de Shipping, et une analyse statistique basée sur des matrices relatives à la gestion du risque dans le cadre du vetting et du management de l'entreprise.

Celui-ci s'articule autour de trois axes :

- 1- Dans la première partie il a été mis en exergue l'importance et la particularité du transport maritime dans le commerce international ainsi que les différents contrats d'affrètement liés au transport des hydrocarbures.
- 2- La seconde partie porte essentiellement sur le développement du vetting comme instrument de sécurité maritime ayant un impact sur l'efficacité et la rentabilité du transport maritime et ce avant l'affrètement.
- 3- La troisième partie consiste en la présentation de l'entreprise Hyproc étant le seul organisme national armateur de navires transportant des hydrocarbures en Algérie, avec ses perspectives 2012-2016 ainsi que l'étude et analyse des procédures d'affrètement au niveau du département commercial de l'entreprise .

Ce travail de recherche sera clôturé par une conclusion qui établira une réponse issue de l'analyse du cas.

Chapitre I

Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

Section1: Les particularités du transport maritime

Introduction :

Le transport maritime est une activité qui remonte à l'antiquité, les premières civilisations maritimes qu'étaient les phéniciens et les grecs avaient su ériger des coutumes qui constituent aujourd'hui les fondements du transport maritime.

Le transport maritime a toujours été gouverné par le principe de la liberté des mers résultant de la propriété physique de cet élément. L'impossible appropriation des mers est ce qui confère un caractère spécifique à cette activité du transport maritime. Si l'on en croit Hugo GROTIUS, « en vertu du droit des gens, la navigation est libre de peuple à peuple, de même que le droit de commercer ».

Le transport désigne l'action de porter d'un lieu à un autre, celui-ci signifie encore l'ensemble des divers moyens permettant le déplacement des marchandises ou des personnes sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux à des fins commerciales et économiques.¹

1-1 Les atouts du transport maritime

Le secteur maritime couvre l'essentiel du transport des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc. À côté de ce transport en vrac, on trouve également le transport de produits préalablement conditionnés par conteneur, caisses, palettes, fûts. Ce que l'on a coutume d'appeler marchandise diverse ou conventionnelle.

1-1-1 La massification du transport :

La croissance des échanges dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offertes par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires.

La flotte pétrolière mondiale est passée de 5 000 navires en 1965 à 8000 en 2012, avec doublement de la taille unitaire moyenne sur cette période. Sa capacité de port en lourd s'élève à 380 MT, alors qu'elle n'était que de 24 MT en 1946 : elle est 15 fois supérieure qu'elle était à la fin de la seconde guerre mondiale ; toutefois cette progression couvre trois phases :

¹ PAUL (Robert), Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Tome 6, Paris, 1983, p.63

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

- forte progression, essentiellement de 1960 à 1978,
- baisse de 1978 à 1988 consécutive aux deux chocs pétroliers (1973 et 1979),
- progression modérée depuis le début des années 1990.

1-1-1-1 Les avantages du transport maritime :

Contrairement à l'image véhiculée par des accidents médiatisés, le transport maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité :

- Sûreté : il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents de personnes.
- Il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements de marchandises avec une moindre pollution et une faible consommation d'énergie à la T km.
- Fiabilité : il offre des garanties de régularité.

30 000 T



1 Navire = 750 Poids Lourds = 20 Barges

Données issues d'un calcul simple pour lequel, par exemple, on prend comme référence une barge de 1500 tonnes.

1-1-1-2 Le moindre coût :

Le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux (il coûte trente fois moins cher que le transport terrestre), s'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour des petits lots et des courtes distances. Le transport par conteneurs maritimes est un peu l'équivalent du transport routier par messagerie

Le transport maritime ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures (le milieu maritime est à disposition et contrairement aux autres modes terrestres, il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures autres que celles des ports).

1-1-1-3 **La diversité des marchandises transportées par voie maritime** :

-Les vracs liquides :

Les « vracs » sont les produits directement transportés dans la cale du navire, ils sont constitués par:

Les hydrocarbures : pétroles et produits pétroliers,

Les produits chimiques,

Les produits alimentaires.

-Les vrac solides : sont représentés par:

Le charbon,

Les minerais ferreux et non ferreux,

Les engrais,

Des denrées alimentaires (céréales, aliments pour bétail, farines...),

D'autres produits (ciment, bauxite...etc).

1-1-1-4 Les marchandises diverses :

Parmi les marchandises diverses (ou encore marchandises générales), on distingue les « marchandises conteneurisées » et les marchandises transportées de façon conventionnelle (marchandises diverses qui ne sont pas transportées par conteneur).

Pour ce qui est des marchandises diverses, le taux de conteneurisation est supérieur à 50 % et continue de s'accroître.

Pour les marchandises diverses, on distingue également le trafic roulier, c'est-à-dire l'acheminement par voie maritime d'ensembles routiers ou de remorques non accompagnées (c'est le cas, par exemple en Europe, des trafics ro-ro² entre le continent et les Îles Britanniques).

Exemples de marchandises transportées de façon conventionnelle : équipements industriels, nombreux produits intermédiaires, tubes, bois, voitures, fruits non transportés en conteneurs réfrigérés...

Trois axes maritimes concentrent plus de la moitié des trafics de marchandises diverses (lignes maritimes) : Amérique du Nord – Europe et retour, Amérique du Nord – Japon et retour, Europe – Extrême Orient et retour. Sur des routes moins importantes les cargos classiques et les navires rouliers gardent une certaine position du fait de leur souplesse d'utilisation.

2-Trafics RO-RO de "roll-on-roll-off, qui désigne le trafic roulier.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

A chaque catégorie de marchandises peut être associé un type de navire, donc une technique de manutention et une structure de marché particulière. Il existe encore beaucoup de navires de ligne grées (équipés) avec des grues pour permettre la manutention adaptée à la marchandise transportée à bord sans avoir recours à des équipements portuaires.

1-1-2 Le transport maritime : une solution pour l'environnement et le développement durable :

Le transport maritime est de loin le plus respectueux de l'environnement à la tonne de marchandise transportée. Selon le navire, il émet 5 à 20 fois moins de CO₂ que le transport routier et jusqu'à 100 fois moins que le transport aérien.

Ce fait fondamental est largement occulté par les catastrophes maritimes, rares mais à l'impact médiatique considérable. À titre d'exemple, le transport d'un conteneur depuis Dakar au Sénégal jusqu'à Marseille par navire émet autant de CO₂ que son transport entre Marseille et Lyon par camion alors que la distance est 10 fois plus longue !

-La pollution atmosphérique de chaque mode de transport

Éléments de comparaison des incidences sur la pollution atmosphérique de chaque mode (1)							
en gramme par km	Consommation moyenne de carburants CO	dioxyde de carbone CO ₂	Monoxyde de Carbone	Hydrocarbures HC	particules	Oxydes d'azote NO _x	dioxyde de soufre SO ₂
Route	31,33	98,30	0,47	0,22	0,07	0,97	0,03
Rail	8,91	28,33	0,19	0,09	0,02	0,47	0,03
TMCD (1)	4,48	15,45	0,03	0,01	0,06	0,31	0,29

Tableau ³

³ Source : Communication de la Commission Européenne du 29 juin 1999 « Le développement du transport maritime à courte distance (TMCD) en Europe

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

- Le transport maritime apparaît clairement comme le mode le moins polluant à la T km. Le transport maritime est aussi le transport le moins consommateur d'énergie. Il consomme deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier.

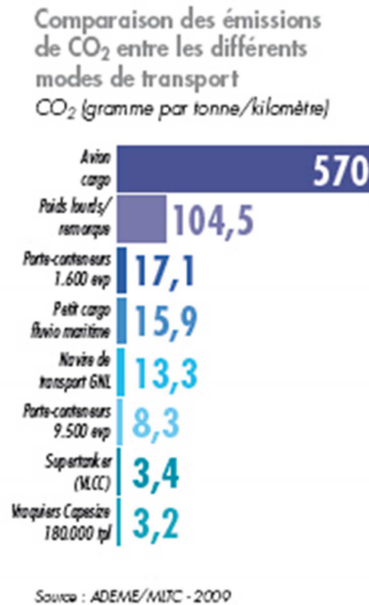


Figure 4

-Le transport maritime : une alternative au “tout routier”

Le Transport Maritime à Courte Distance (TMCD) et les Autoroutes de la mer offrent des solutions – crédibles et durables – au “tout terrestre”, et en particulier au “tout route”, déjà inexorablement menacé de saturation et de congestion sur un certain nombre de grands axes de circulation en Europe et en France. Le TMCD assure déjà 40 % des échanges intra-européens de marchandises.

Cette alternative du maritime est promue dans le cadre de la contribution du monde maritime aux suites du “Grenelle de l’environnement” pour atteindre les objectifs du report modal.

⁴ Source ADEME/MITC 2009

1-2 Le contrat de transport :

L'étude du contrat de transport englobe le contrat proprement dit, le connaissement et les autres documents usuels, la tarification et les auxiliaires du transport maritime.

1-2-1) Le contrat

1-2-1-1 La définition du contrat de transport

Le transport de marchandises par voie maritime est un contrat par lequel un chargeur (expéditeur ou auxiliaire) confie à un transporteur maritime une marchandise à transporter, contre rémunération d'un prix de transport appelé « fret ».

Le contrat de transport est une convention par laquelle un professionnel s'engage à s'assurer du déplacement de la marchandise selon un mode de locomotion déterminé et moyennant un prix spécifié.⁵

1-2-1-2 Les parties au contrat

Les trois intervenants sont :

- **Le chargeur**, qui peut être l'expéditeur lui-même, un mandataire (transitaire), le destinataire de la marchandise ou son représentant
- **Le transporteur** c'est-à-dire armateur, qui est généralement représenté par son agent
- **Le destinataire**, qui s'engage à prendre possession de la marchandise et à la payer

1-2-1-3 les caractéristiques du contrat

De nombreuses dispositions sont d'ordre public et aucune partie prenante ne peut y déroger.

De plus, toute clause, même acceptée par les deux parties, ayant pour conséquence de réduire la responsabilité du transporteur ou de renverser la charge de la preuve serait considérée comme nulle.

1-2-1-4 Les variantes

a) L'engagement de fret (booking note)

Cet engagement stipule les conditions générales du transport pour des lots importants de marchandises à transporter, il est suivi soit d'une « charte partie voyage », soit d'un connaissement.

⁵ Le contrat du transport de Jean Belloti « transport international des marchandises ».

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

L'analyse des dispositions prises permet de dire s'il s'agit d'un affrètement ou d'un contrat de transport

b) Le contrat de fret (freight contract)

Il s'agit d'un engagement de fidélité pris par des exportateurs envers une ligne régulière de navigation maritime contre des conditions de fret (tarif) plus favorable.

Chaque expédition fait l'objet d'un connaissement.

1-2-1-5 Les obligations respectives des parties

Le chargeur fait transporter une marchandise d'un port à un autre, moyennant le paiement d'un prix déterminé dans un contrat qui précise les obligations respectives du chargeur et du transporteur:

- Obligation du chargeur : déclaration écrite des marchandises transportées, marquage des colis avec indication de l'identification (poids, numéro du colis, port de destination, destinataire, etc.) vérification de la qualité de l'emballage, arrimage interne des conteneurs,
- Obligation de transporteurs : émission du connaissement, mise en état de navigabilité du navire (en fonction du voyage à entreprendre et de la nature des marchandises à transporter, prise en charge des marchandises, chargement et opérations de calage et arrimage à bord, avis d'arrivée au destinataire, déchargement et livraison de la marchandise.
- La prise en charge de l'expédition peut être officialisée pour un billet de bord qui détermine le point de départ de la responsabilité du transporteur, laquelle s'éteint lors de la remise de la marchandise au destinataire ou au porteur du connaissement.

1-2-1-6 Le contentieux

Deux actions sont envisageables :

- Action devant un tribunal dont la compétence est reconnue au regard la loi de l'état.
- Action devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un état partie à la convention. dans lequel le navire concerné été saisi.

1-2-2) le connaissement

1-2-2-1 La présentation

Le document essentiel est le « connaissement maritime » (Bill of lading) issu du texte de base de Bruxelles (1924).

Il est une pièce maitresse dans les procédures de paiements internationaux car il représente la marchandise dont il précise la description et permet d'en transférer la propriété.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

En tant que document de transport, le connaissement confirme :

- La concrétisation écrite du contrat de transport
- La prise en charge de la marchandise à quai (connaissement reçu pour embarquement) ou à bord du navire (connaissement embarqué). Il est émis par la compagnie à la demande du chargeur, sur la base de ses indications, au plus tard 24 heures après la mise à bord des marchandises, contre remise d'un bon d'embarquement.

Il est également un titre conférant des droits sur la marchandise. Cette particularité le rend donc négociable, s'il est établi « à ordre ».

Emis en quatre originaux (ou plus) seuls les exemplaires remis au chargeur sont négociables. Le connaissement est à la base du crédit documentaire.

Ainsi, tant que ce document ne lui sera pas remis, l'acheteur peut revendre la marchandise. Il ne pourra en prendre possession que lorsqu'il en aura effectué le paiement conformément aux conditions fixées dans le contrat.

Si le connaissement est établi :

- dans les vingt-quatre heures après le chargement et signé par le capitaine du navire, il porte la mention « embarqué » ;
- aussitôt après la remise de la marchandise, il porte la mention « reçu pour embarquement ».

1-2-2-2 le contenu

Bien que le connaissement puisse prendre différentes formes, les principaux renseignements qu'il contient sont les suivants :

- désignation de l'expéditeur ;
- date d'émission ;
- destinataire : ce n'est pas forcément le destinataire final mais un intermédiaire qui endossera le connaissement contre les sécurités de paiement. La mention « à ordre » doit être rayée lorsque le connaissement est « non transmissible » donc « à personne dénommée » ;
- personne à prévenir à l'arrivée du navire ;

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

- indications réservées pour des transports maritimes successifs ;
- mention engageant le transporteur : marque, numéro, genre, nombre, poids, volume des colis ;
- mention « embarqué » confirmant le chargement effectif, sinon mention « reçu pour embarquement » ;
- réserves éventuelles ;
- « net de réserve » signifie que la compagnie a pris en charge les marchandises apparemment en bon état ;
- « surchargé » ou « clausé » signifie que la compagnie a émis des réserves soit sur l'état de la marchandise soit sur le nombre de colis ;
- Signature obligatoire du transporteur ou de son représentant.

1-2-2-3 Les types de connaissements

Trois types de connaissement distinguent les modes de cession des droits sur la marchandise.

1- Le connaissement à personne dénommée

Ce connaissement n'est pas négociable selon les modes du droit commercial, il ne peut être cédé que selon les modalités du code civil.

2- Le connaissement au porteur

Ce connaissement se transmet de main à main, le dernier porteur ayant droit à la marchandise.

3- Le connaissement à ordre

Ce connaissement permet le transfert de propriété de la marchandise par endossement, selon les modes du droit commercial.

Dans le cas des mentions « non négociable » ou « non transférable », seule la personne dont le nom est inscrit sur le connaissement sera bénéficiaire de la marchandise.

1-2-3) Les autres documents

1. La lettre de garantie

Une lettre de garantie est une lettre ou convention par laquelle le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves.

Cette lettre n'a d'effet qu'entre transporteur et chargeur, elle devient caduque si elle a servi à dissimuler un défaut de la marchandise (lettre de garantie frauduleuse).

2. Les documents de transport combiné

Lorsqu'il s'agit de transport combiné ou de plusieurs transports successifs, on distingue trois types de connaissement également négociables.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

a) Le CTBL (Combined Transport Bill of Lading) : ce connaissement de transport combiné, émis par un transporteur, couvre des transports dont la majeure partie est maritime. Le lieu de départ est différent du port d'embarquement, ou le lieu de destination est différent du port de débarquement. La compagnie maritime est alors responsable de l'ensemble de l'opération.

b) Le connaissement direct ou de bout à bout (Through Bill of Lading ou TBL)

Ce document concerne des transports maritimes successifs avec transbordement.

Il est émis par le premier transporteur pour le premier navire sur lequel sera embarquée la marchandise, sachant qu'un ou plusieurs transbordements seront nécessaires sur des navires d'autres armateurs pour arriver au port de débarquement.

c) Le connaissement FIATA (FBL) (Fédération internationale des transitaires)

Ce connaissement couvre les transports combinés pour l'ensemble du transport.

3- Les autres documents

Les cargaisons changeant de moins en moins de propriétaire pendant le voyage, et des délais de courrier entraînant quelquefois des attentes pénalisantes (le connaissement devant être présenté pour retirer la marchandise), des documents non négociables ont vu le jour sous le nom de « bordereaux d'expédition ».

En général, ces documents n'attestent pas la prise en charge de la marchandise et il n'est pas recommandé de les utiliser dans le cas de paiement documentaire.

1-2-4) La Tarification

1. La présentation de la tarification

Les tarifs « conférences » (établis par les groupements privés d'armateur) s'appliquent aux lignes régulières. Ils fixent les taux de fret minimaux auxquels il est possible d'appliquer des rabais, à condition que l'importance du trafic et/ou la fidélité des chargeurs le justifient.

Un certain nombre de compagnies n'ayant pas adhéré à ces conférences, elle gardent une entière liberté quant à la fixation de leurs tarifs.

Ces tarifs ne dépendent pas systématiquement de règles communes, mais les principes de tarifications sont communs.

2- la tarification du fret de base

Pour les expéditions classiques (caisses, fûts, etc.), le fret (tarif) est généralement établi à l'unité payante.

L'unité payante est soit la tonne, soit le mètre cube. Le critère retenu sera celui donnant le prix le plus élevé.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

Certaines marchandises (animaux, voitures, etc.) sont taxées à l'unité.

3- La tarification des conteneurs

Bien que dans la plupart des cas la tarification soit la même que pour le fret de base conventionnel (à la tonne ou au mètre cube et en fonction de la classe de la marchandise), il existe une tarification dite « à la boîte », qui est indépendante de la marchandise chargée.

4- Les correctifs et ristournes

En ce qui concerne les correctifs, il s'agit de surtaxes permanentes et d'ajustements occasionnels :

- a- Les correctifs permanents : il s'agit essentiellement de la surtaxe pour les colis de plus de 5 tonnes, ceux dépassent 12 mètres et des sur frets pour la desserte de ports secondaires.
- b- Les correctifs occasionnels : « l'ajustement fuel » tenant compte des variations du prix des combustibles entre deux conférences (BAF-Bunker Adjustment Factor) ;
 - L'ajustement monétaire tenant compte des variations de la devise dans laquelle a été libellé le tarif (CAF-Currency Adjustment Factor) ;
 - La surcharge d'encombrement portuaire.

En ce qui concerne les ristournes, il s'agit de ristourne de fidélité et de taux de fret allant de 8 à 10% du fret

5- La tarification des manutentions portuaires

Elle précise la liste des frais de manutention portuaire à prendre en compte et intervenant dans le périmètre du navire :

- Pour le chargement dans des cales, les opérations se déroulent dans l'ordre suivant :
 - Rapprochement depuis un magasin, une aire de stockage, jusqu'à proximité d'un quai ;
 - Mise à l'aplomb des crochets de palan ;
 - Prise en charge sous palan, élingage et accrochage, hissage ;
 - Virage (déplacement horizontal jusqu'à la verticale des cales) ;
 - Arrimage à l'intérieur des cales (dérochage, desélingage..).
- Pour le déchargement, ce sont les mêmes étapes, à l'envers, se terminant par l'évacuation vers le quai ou un magasin de stockage.

D'une façon générale, les conditions de lignes régulières « liners-terms » définissent la part des frais de manutention qui sont incluses dans le fret et cela pour les opérations intervenant dans le périmètre du navire, concept qui varie d'un port à l'autre.

6- La rémunération du transitaire

La commission versée au transitaire apporteur de fret maritime varie, après négociation, entre 2,5 et 7,5%.

Quant aux marges sur les manutentions et les primes d'assurance, elles sont d'environ 10 %.

1-3) Les Auxiliaires du transport maritime

L'auxiliaire chargé des fonctions matérielles de chargement et de déchargement des marchandises est un entrepreneur de manutention.

L'auxiliaire qui assume des fonctions juridiques est un acconier.

1-3-1 L'entrepreneur de manutention :

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations proprement dites de chargement et de déchargement des marchandises ; pour ces opérations, le cocontractant de l'entrepreneur est uniquement le transporteur pour lequel il travaille.

En cas d'avarie pendant ces opérations de manutention, le transporteur est donc responsable à l'égard de l'ayant droit à la marchandise.

Il est également chargé de toutes les opérations de manutention en vue du stockage sous hangar et sur terre-plein avant le chargement et après le déchargement.

1-3-2 L'acconier :

L'acconier est chargé des opérations juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes :

- Réceptionner les marchandises à embarquer ;
- Garder les marchandises jusqu'à leur embarquement ;
- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées ;
- garder les marchandises jusqu'à leur remise au destinataire ;

Il assure également d'autres services supplémentaires ;

- sauvegarder le recours judiciaire de son mandataire contre le transporteur ;
- prendre des réserves contre le transporteur si le mauvais état de la marchandise débarquée l'exige.

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul peut engager une action contre lui.

1-3-3 Le consignataire :

a- Le consignataire du navire : représente le transporteur, il effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplit pas lui-même.

Le consignataire est donc un auxiliaire qui assure la réception, l'embarquement, le

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

débarquement des marchandises, leur livraison aux destinataires et les encaissements y afférents.

En ce qui concerne sa responsabilité, il répond envers l'armateur des fautes d'un mandataire salarié.

b- Le consignataire de la cargaison : représente le destinataire, il effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplit pas lui-même. Il est donc un auxiliaire qui assure la prise en charge de la marchandise et paie le fret restant éventuellement dû.

En ce qui concerne sa responsabilité, il répond envers le destinataire des fautes d'un mandataire salarié.

c- Généralités : les consignataires prennent toutes les réserves pour sauvegarder le recours de leur mandataire.

Toutes les actions contre les consignataires sont prescrites pour une durée d'une année.

L'entrepreneur de manutention peut également assumer les fonctions de consignataire du navire ou consignataire de la cargaison voire les deux à la fois.

Section2: Les règles particulières aux différents contrats d'affrètement

Il convient de souligner que les entreprises de transport ne sont pas forcément des propriétaires de navires, autrement dit des armateurs. Bien au contraire et depuis déjà quelque temps, l'activité de l'armateur et celle du transporteur parce que très distinctes du fait de leur gestion spécifique et aussi du professionnalisme de leur personnel sont prise en charge par des entreprises spécialisés.

En effet, les problèmes liés notamment à la gestion nautique du navire, à sa maintenance, à la réparation de ses éventuelles avaries, ainsi que la gestion du personnel naviguant sont tous autre de ceux résultant d'une activité purement commerciale qui consiste à rentabiliser les opérations de transport maritime.

C'est précisément en tant qu'affréteur de navire que la société envisage une fois autorisée à le faire, d'intervenir directement sur le marché du fret pour mettre des navires à la disposition de ses clients importateurs et exportateurs avec sans doute des conditions beaucoup plus compétitives que celles offertes par la concurrence étrangère.

Par le contrat d'affrètement, le propriétaire d'un navire appelé « fréteur » s'engage à mettre à la disposition d'une personne nommée « affréteur » un navire moyennant paiement d'une somme ; le fret est un contrat de location totale ou partiel du navire qui fait partie d'un document écrit : la charte partie « charter party ».

2-1 l'Affrètement

L'affrètement maritime est un louage de tout ou partie d'un navire en vue de son exploitation dans le milieu marin.

2-1-1Définition :

L'affrètement est le contrat par lequel une personne, le fréteur, moyennant un prix, aussi appelé fret, s'engage à mettre à la disposition d'une autre personne, l'affréteur, tout ou partie d'un navire, en vue de le faire naviguer.

Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte partie qui énonce, outre le nom des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire.

L'affréteur est tenu de payer le prix de l'affrètement. Si aucun prix n'a été convenu, il doit payer une somme qui tienne compte des conditions du marché au lieu et au moment de la conclusion du contrat.

Le fréteur qui n'est pas payé lors du déchargement de la cargaison du navire peut retenir

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

les biens transportés jusqu'au paiement de ce qui lui est dû y compris les frais raisonnables et les dommages qui résultent de cette rétention.

Les dispositions relatives aux avaries communes sont celles admises par les règles et les usages maritimes conventionnels au lieu et au moment de la conclusion du contrat.

L'affrèteur peut sous-fréter le navire avec le consentement du fréteur ou l'utiliser à des transports sous connaissements; dans l'un ou l'autre cas, il demeure tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Le fréteur peut dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrèteur agir contre le sous-affrèteur en paiement du fret dû par celui-ci mais le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affrèteur.

La prescription des actions nées des contrats d'affrètement court pour l'affrètement coque nue ou à temps depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution et pour l'affrètement au voyage depuis le déchargement complet des biens transportés ou l'événement qui a mis fin au voyage.

La prescription des actions nées des contrats de sous-affrètement court dans les mêmes conditions

2-2 Les différents contrats d'affrètement :

Il existe 4 types d'affrètements majeurs :

2-2-1 De l'affrètement à temps :

C'est un contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affrèteur un navire armé, équipé et doté d'un équipage complet pour un temps défini par la charte-partie, cela en contrepartie d'un fret.

L'affrèteur assure la gestion commerciale tandis que le fréteur conserve la gestion nautique. Ce dernier restitue le navire au lieu et dans les délais convenus; il en informe le fréteur au préalable dans un délai raisonnable si aucun lieu n'a été convenu pour la restitution elle est faite au lieu où le navire a été présenté.

Aussi il est tenu d'indemniser le fréteur des pertes et des avaries qui sont causées au navire et qui résultent de son exploitation commerciale exception faite de l'usure normale.

2-2-2 De l'affrètement coque nue :

Il s'agit d'un contrat par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets, cela en contrepartie d'un fret, moins important que celui demandé pour l'affrètement à temps.

L'affréteur dispose donc de la gestion nautique et commerciale.

Il est responsable des dommages subis par le navire durant son exploitation, mais le fréteur reste responsable des dommages subis par la marchandise du fait d'un défaut initial de navigabilité ou d'un vice propre au navire.

Il est tenu des réparations et des remplacements occasionnés par les vices propres dont les effets se manifestent dans l'année de la remise du navire à l'affréteur et si le navire est immobilisé par suite d'un tel vice, ce dernier ne doit aucun fret pendant l'immobilisation si celle-ci dépasse 24 heures.

Le navire doit être restitué dans son état initial, sauf s'il y a usure normale.

2-2-3 De l'affrètement au voyage :

C'est un contrat par lequel le fréteur s'engage, en contrepartie d'un fret, à mettre à disposition un navire armé tout en conservant la gestion nautique et commerciale: il reçoit dans ce cas la marchandise de l'affréteur à bord de son navire qu'il déplace d'un port maritime à un autre.

L'affrètement au voyage constitue un contrat de location de biens et de services.

Cependant, le fréteur est responsable de la perte ou de l'avarie des biens reçus à bord dans les limites prévues par le contrat ;

il peut cependant se libérer de cette responsabilité en établissant que les dommages ne résultent pas d'un manquement à ses obligations.

Il est à signaler que l'affréteur doit charger et décharger la cargaison dans les délais alloués par le contrat ou à défaut dans un délai raisonnable ou suivant l'usage du port.

Si le contrat établit distinctement les délais pour le chargement et le déchargement, ces délais ne sont pas réversibles et doivent être décomptés séparément.

Les délais pour charger ou décharger courent à compter du moment où le fréteur informe l'affréteur que le navire est prêt à charger ou à décharger après son arrivée au port.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

En cas de dépassement des délais alloués pour une cause qui n'est pas imputable au fréteur, l'affréteur doit, à compter de la fin du délai alloué pour charger ou décharger, des surestaries; celles-ci sont considérées comme un supplément du fret et sont dues pour toute la période additionnelle effectivement requise pour les opérations de chargement ou de déchargement.

Les surestaries qui ne sont pas prévues au contrat sont calculées à un taux raisonnable, suivant l'usage du port où ont lieu les opérations ou à défaut suivant les usages maritimes.

Le contrat est résolu de plein droit sans dommages intérêts de part et d'autre si avant le commencement du voyage, il survient une force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage.

2-2-4 L'affrètement en mode COA (contract of Affreightment) :

« Le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire avec équipage à des périodes régulières bien déterminées durant chaque mois, ce mode d'affrètement est considéré comme l'hybride entre l'affrètement à temps et au voyage puisqu'il consiste en la mise à disposition de navire (pas spécialement les mêmes) à l'affréteur pour effectuer plusieurs voyages pendant une période déterminée

Dans ce cas l'armateur garantit à l'affréteur la mise à disposition de son navire une fois par mois ou par trimestre durant une période déterminée.

Les planches de ces voyages sont fixées à l'avance, le reste du temps l'armateur dispose de son navire et peut l'affecter à d'autres affréteurs.

2-3 Obligations et responsabilité du fréteur et affréteurs dans chaque type d'affrètement

- **Au voyage :**

Obligations et responsabilité du fréteur :

- le fréteur doit présenter le navire à la date et à l'heure convenue.
- S'il est en retard, il est responsable du préjudice que l'affréteur subit.
- Il doit maintenir le navire en bon état de navigabilité pendant toute la durée de la charte
- Il est tenu d'exécuter les voyages prévus par la charte partie.
- Il est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine.
- prend en charge tous les frais confondus du voyage (portuaire, technique, soute et les frais d'escale)
- Assure la gestion nautique

Obligation et responsabilité de l'affréteur :

- Il doit payer la totalité du fret convenu même s'il charge une quantité inférieure à celle qui figure dans la charte partie.

- **A Temps :**

Obligation et responsabilité du fréteur (armateur):

- Il doit présenter le navire à la date et au lieu convenus le maintien en bon état de navigabilité, armé, équipé, convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte partie.
- il a la charge des frais techniques ou nautique.

Obligation et responsabilité de l'affréteur :

- Doit payer le loyer par mensualité.
- Il a la charge les frais commerciaux et les soutes donc la gestion commerciale : l'affréteur a la gestion commerciale du navire en conséquence tous les frais afférents à cette obligation et l'exploitation commerciale sont à sa charge notamment les soutes, c'est à lui d'incomber et donner des ordres au capitaine pour tous ce qui concerne le transport.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

- **Au coque nue :**

Obligation et responsabilité du fréteur (armateur) :

- Le fréteur remet la gestion nautique et commerciale du navire
- Il doit présenter le navire à la date et au lieu convenus.
- Pendant la charte, le fréteur n'est tenu que d'effectuer des réparations et remplacement dus aux vices propres du navire.

Obligation et responsabilité de l'affréteur :

- Il doit payer le loyer convenu sauf pendant l'immobilisation du navire dépassant 24h, dus aux vices propres du navire.
- Il recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes, il supporte tous les frais d'exploitation et assure le navire à ses frais.
- Il ne peut utiliser le navire, remplacer et réparer toute les avaries qui ne sont pas dues aux vices propres.
- Il doit restituer le navire dans l'état ou il l'a reçu sauf usure normale et il doit une indemnité au fréteur en cas de retard dans la restitution.

- Un tableau récapitulatif des obligations et responsabilité du fréteur et affréteurs dans chaque type d'affrètement

Responsabilités et obligations	Fréteur	Affréteur
Au voyage et spot	<ul style="list-style-type: none">-Présenter navire à la date et l'heure convenue-Maintenir le navire en bon état de navigabilité-D'exécuter les voyages prévus par la charte partie-Responsable des marchandises reçues à bord-Prend en charge tous les frais	<ul style="list-style-type: none">-Doit payer au fréteur la totalité du fret-à la charge et la responsabilité du chargement et du déchargement des marchandises- Doit procéder ses opérations dans les délais alloués par la charte partie.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

	confondus du voyage (portuaire, techniques, soute -Assure la gestion nautique.	
T/C	Armé, équipé, convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte partie. -la charge des frais techniques ou nautique.	-A la gestion commerciale du navire -à la charge de tous les frais commerciaux, soute, - paye le fret par mensualité. -responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale

Section 3: le courtier d'affrètement maritime

Le courtier : une interface affréteur/armateur et armateur/chantier.

3-1 – Définition du courtier d'affrètement maritime :

Le courtier maritime est un intermédiaire entre l'offre et la demande sur les marchés de l'affrètement des navires, de la construction navale, des ventes d'occasion et de la démolition sur ces marchés, le courtier assiste ses clients (affréteurs, armateurs ou chantiers) dans la recherche d'une contrepartie dans la négociation et dans la rédaction de la documentation commerciale.

Dans le système français en 1988, le courtier conducteur et interprète de navire était un officier ministériel nommé par arrêté qui détient au travers de sa charge un monopole de place ; son activité ne s'exerce que dans un port mais actuellement elle est considérée comme étant une profession libérale.

En effet, les courtiers maritimes ont dans les ports ou ils exercent leurs fonctions et les privilèges suivants :

- la traduction des chartes-parties connaissance ou tout autre contrat touchant au transport maritime.
- La traduction de tous documents nécessaires à un dossier de litige intéressant le transport par mer présenté devant les tribunaux.
- La conduite en douane de navires étrangers agissant à cet effet comme mandataires responsables du capitaine ou des armateurs auprès des autorités douanière pour la bonne exécution du paiement des droits de douane et portuaire dus par le navire.
- La traduction et le dépôt du rapport de mer des capitaines du navire de pavillon près des tribunaux de commerce.

3-2 Rôle et fonction du courtier d'Affrètement :

Le rôle du courtier d'affrètement consiste principalement à mettre en présence un armateur disposant d'un navire pour lequel il recherche du fret et un affréteur qui ayant une cargaison à transporter d'un point à un autre et le tonnage approprié pour exécuter ce transport.

Il entreprendra ensuite les négociations proprement dites qui amèneront à la conclusion de

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

l'affrètement et elle sera concrétisée par la rédaction d'un contrat.

La recherche du fret ou de navire, les négociations et le contrat peuvent être directement entrepris par les armateurs et les affréteurs préfèrent faire appel à un courtier en raison de sa connaissance du marché international des frets et de son expérience dans la rédaction et l'interprétation d'un contrat ainsi que son contact permanent avec le marché du fret international.

3-3 Responsabilité du courtier :

Le courtier n'est pas responsable de la bonne exécution des contrats qu'il a conclus mais par contre il reste responsable des fautes professionnelles qu'il aurait pu commettre dans l'exécution de son mandat.

Section4 : le transport maritime des hydrocarbures GNL et son importance.

Introduction :

Les régions côtières situées à moins de 80 km de la mer, accueillent les deux tiers de la population mondiale.

La mer est une source d'énergie et de richesses qu'il s'agisse pour les matières premières d'importantes découvertes (les océans recèlent 90 % des réserves d'hydrocarbures et 84 % des réserves de minerais et de métaux rares) ou pour l'électricité des possibilités d'implantation de champs d'éoliennes, d'hydroliennes, etc.

Les Hydrocarbures restent la source d'énergie la plus utilisée pour le bon fonctionnement de l'économie mondiale et ils continueront à jouer ce rôle stratégique aussi longtemps que l'homme n'aura pas trouvé d'autres sources d'énergies qui pourront remplir leurs rôles avec plus de rentabilité et d'efficacité.

Le transport maritime est un vecteur essentiel du commerce international : environ 90 % du commerce mondial est transporté par voie maritime pour l'environnement : la mer est vitale Les mers recouvrent plus de 70 % de la surface du globe et jouent un rôle primordial dans les échanges atmosphériques et le climat. Les océans absorbent ainsi 80 % de la chaleur et 20 % des émissions de carbone produites par l'activité des hommes.

Capitale pour la vie sur terre, la conservation de l'environnement marin est également essentielle pour améliorer la compétitivité, la croissance à long terme et l'emploi dans l'Union Européenne.

4-1 Hydrocarbures et gaz : Première richesse exploitée du pays

4-1-1 Richesse d'aujourd'hui et de demain :

Ce sont les hydrocarbures qui constituent la principale ressource naturelle du pays: Les exportations de pétrole et de gaz assurent à elles seules 97 % des ressources en devises de l'Algérie.

L'Algérie dispose de réserves de pétrole évaluées à 13, 420 milliards de tonnes au début de 2010, soit 0,96 % des réserves mondiales. Ces réserves lui confèrent une production assurée pour 30 à 40 ans.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

-Part de marchandises transportées en poids avec l'ensemble des pays tiers par mode de transport en%.

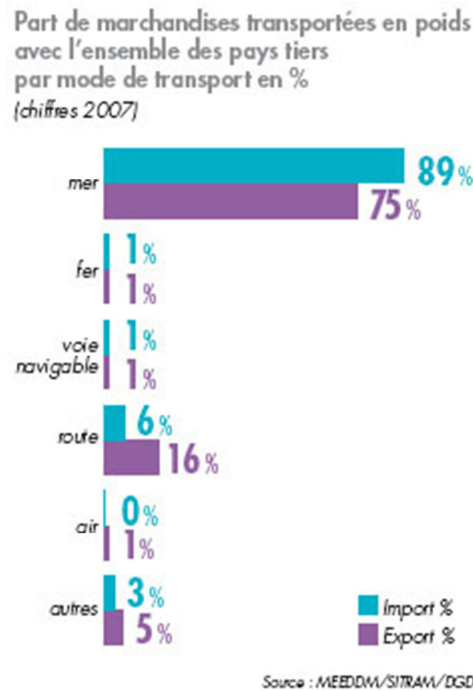


Figure 6

La richesse en gaz est beaucoup plus considérable: le gisement de Hassi R Mel au nord de Ghardaïa est l'un des plus importants du monde, au total, avec 3.650 milliards de mètres cubes, le gaz algérien représente 2,5 % des réserves mondiales. Les réserves de gaz sont aujourd'hui estimées à environ 100 ans d'exploitation, les principaux gisements de gaz et de pétrole sont principalement localisés à l'est du pays le long de la frontière tunisienne et libyenne.

Les revenus gaziers et pétroliers de l'Algérie ont considérablement augmentés depuis 2000 grâce à la très bonne qualité de son gaz, et de son pétrole, à la hausse des cours des d'hydrocarbures et au développement du commerce avec l'Union Européenne et les Etats-Unis.

Les hydrocarbures constituent donc une véritable rente pour l'Algérie, toutefois ce secteur nécessite de réaliser des investissements permanents.

Le secteur des hydrocarbures est très largement dominé par la SONATRACH (compagnie nationale algérienne), elle contrôle 75% des hydrocarbures produits en Algérie.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

Aujourd'hui, l'Algérie souhaite développer ce secteur tout en essayant d'attirer les investisseurs étrangers, consciente de l'importance stratégique de cette ressource, elle entend toutefois maîtriser sa production.

4-1.2 Un commerce mondial : une ressource stratégique

L'Algérie est le seul pays du Maghreb qui, avec ses réserves en hydrocarbures, possède avec le gaz une ressource véritablement stratégique pour les pays de la communauté européenne.

Au 1er semestre 2012, les échanges extérieurs de l'Algérie font apparaître une progression des exportations plus modérée qu'à l'accoutumée (+5,6% à 38,8 Mds USD dont plus de 97% sont composées d'hydrocarbures) en raison du tassement des cours du pétrole observé au second trimestre.

- Le commerce extérieur de l'Algérie(en Mds USD)

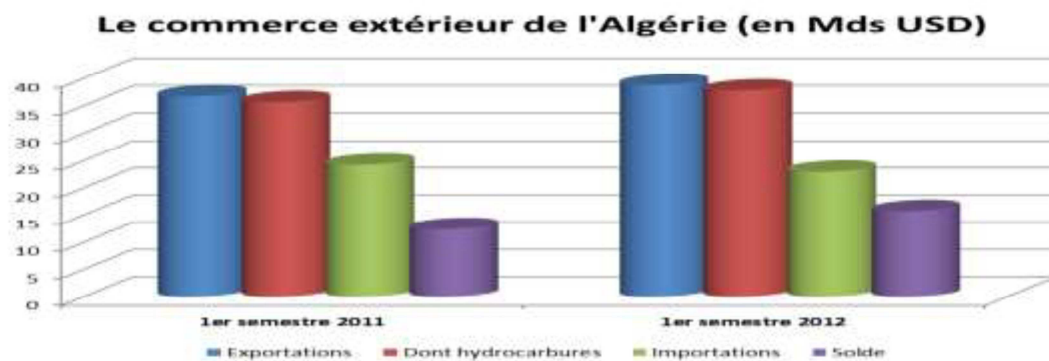


Schéma ⁷

Du point de vue de ses réserves, l'Algérie est un petit producteur mais compte tenu de sa position géographique, c'est aujourd'hui le producteur privilégié des pays de la rive nord de la méditerranée. Les infrastructures existantes comme le gazoduc « Enrico Mattei » qui permet aujourd'hui à l'Algérie de fournir 25 milliards de m³ de gaz naturel à l'Italie, les projets de gazoduc transmed vers l'Italie ou l'Espagne, sont de nature à pérenniser le statut de l'Algérie comme producteur privilégié des pays de la rive nord de la méditerranée

D'autre part, la volonté des Etats Unis de diversifier l'origine de ses approvisionnements en hydrocarbure les a conduits à renforcer leur politique de coopération avec l'Algérie.

Premier pays investisseur étranger en Algérie, avec 369 millions de dollars investis en 2006, essentiellement dans le secteur pétrolier.

Schéma ⁷ (CNIS) Le Conseil national de l'information statistique.

4-2 Etat du marché du transport maritime de GNL :

4-2-1 Demande mondiale de GNL et son transport en forte croissance :

De plus en plus de pays soumettant des plans de construction de terminaux d'importation et intègrent donc le GNL dans leurs plans énergétiques pour les prochaines décennies. De ce fait, la taille et l'évolution du marché du transport maritime de GNL s'en trouvent logiquement affectées.

Ainsi, le marché mondial du transport maritime de GNL se quantifie par les ventes de ce service et se caractérise par une multiplication et une étendue d'Affrètement ; il se mesure par les ventes exprimées en volumes transport en 2010 : 220,2 GM³ de GNL ont été transportées dans le monde, les analystes prévoient une croissance estimée de 7 à 8 % jusqu'en 2020. Cette croissance devrait être en partie soutenue par l'arrivée de nouveaux pays importateurs :

Pays importateurs de GNL

Pays importateurs de GNL			
Actuels	Terminaux construction	d'importation en	Planifiés Spéculatifs
<ul style="list-style-type: none"> – Etats-Unis – République Dominicaine – Puerto Rico – Belgique – France – Espagne – Portugal – Italie – Grèce – Turquie – Inde – Corée du Sud – Taiwan – Japon 	<ul style="list-style-type: none"> – Royaume Uni 	<ul style="list-style-type: none"> – Mexique – Bahamas – Honduras – Brésil – Chine – Allemagne – Pologne – Argentine – Uruguay 	<ul style="list-style-type: none"> – Canada – Ukraine

Selon Cedigaz, seul 26,3% de la production commercialisée a fait l'objet d'échanges internationaux. Le commerce par tankers de GNL (gaz naturel liquéfié) représente 30% du commerce international total. La proportion relativement faible des échanges internationaux s'explique notamment par l'éloignement des sites de production par rapport aux lieux de consommation et aux coûts élevés du transport.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

C'est un secteur qui exige des investissements importants, la construction et l'exploitation de gazoducs et qui posent également de nombreux problèmes juridiques et logistiques.

Les principaux pays exportateurs qui utilisent les gazoducs comme mode de distribution en 2006 étaient la Fédération de Russie, le Canada, la Norvège, les Pays-Bas, l'Algérie et le Royaume-Uni. La première zone d'importation par gazoduc, indépendamment des Etats-Unis qui ont absorbé toutes les exportations canadiennes, et l'Europe.

La plus grande part du commerce international de GNL était représentée par les régions Asie-Pacifique, avec l'Indonésie, la Malaisie et l'Australie pour les pays exportateurs et le Japon comme principal pays importateur.

L'Algérie et le Qatar sont également des exportateurs majeurs de GNL.

La filière mondiale du GNL selon le "World LNG Source Book 2006 (Gas Technology Institute)" est la suivante :

Douze pays possèdent des équipements de liquéfaction: Abou Dhabi, l'Algérie, l'Australie, Brunei, l'Indonésie, la Libye, la Malaisie, le Nigéria, Oman, le Qatar, Trinité et Tobago et les Etats-Unis.

Quarante et un terminaux receveurs fonctionnent dans dix pays dont 25 au Japon, 04 en Espagne, 03 aux Etats-Unis, 02 en Corée, 02 en France, et 01 en Belgique, en Grèce en Italie, dans la province chinoise de Taïwan, en Chine et en Turquie.

Ci-après le classement des pays exportateurs de GNL en 2010 (millions de Tonnes) :

TABLE 1: LNG EXPORTS BY COUNTRY, 2010

Exporter	MMtpa
Qatar	57.5
Indonesia	23.6
Malaysia	23.1
Australia	19.1
Nigeria	18.1
Trinidad	15.2
Algeria	14.3
Russia	10.6
Oman	8.7
Egypt	7.1
Brunei	6.7
UAE	5.8
Yemen	4.3
Equatorial Guinea	4.1
Norway	3.5
Peru	1.3
US	0.6
Libya	0.2
Total Exports	223.8

Sources: Waterborne LNG Reports, US DOE, PFC Energy

FIGURE 2: LNG EXPORTS BY COUNTRY, 2010

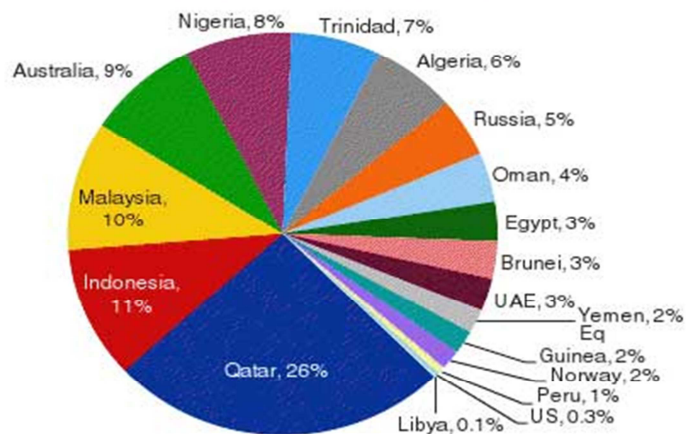


Table1 Sources: Waterborne LNG Reports, US DEO, PFC Energy

4-2-2 GNL Un marché en ébullition :

Environ 224 millions de tonnes de GNL ont été transportées par voie maritime en 2010.

La flotte était alors composée d'un peu plus de 220 méthaniers, d'une capacité moyenne d'environ 125 000 M3.

Fin 2010, la capacité de liquéfaction installée au niveau mondial représentait un peu plus de 200 millions de tonnes par an, soit une augmentation de l'ordre de 20%.

Dans le même temps, la flotte de méthaniers disponible a atteint 370 navires, ce qui représente une augmentation de capacité de 5 millions de m3 par rapport à la fin 2006, soit une progression de la capacité de transport de l'ordre de 25%, en ligne avec la mise en production des nouveaux trains.

On pourrait alors penser que la capacité de transport de GNL n'évolue qu'avec un léger retard par rapport aux quantités de GNL à transporter mais, ce rapide constat mérite une analyse plus précise, car l'entrée en production de capacités supplémentaires de GNL doit être mise en regard de la capacité de transport de GNL disponible, des navires en attente de livraison et de l'évolution du carnet de commandes.

4-2-3 Etat de la flotte :

Fin de l'année 2006, 135 navires étaient en commande, essentiellement dans les chantiers coréens pour un volume global légèrement inférieur à 23 millions de m3. A titre de comparaison les 241 méthaniers sur l'eau en 2007 représentaient une capacité de transport de près de 30 millions de m3, vingt-six méthaniers ont été livrés en 2006 à comparer à la quinzaine livrée en 2005.

Les premières livraisons des navires commandés en 2004 ont eu lieu en 2006, qui reste une année record en termes de prise de commande avec 66 nouveaux contrats. On a assisté en 2006 à un rétrécissement de l'écart entre le nombre de navires commandés (32) et le nombre de navires livrés (26). Dès lors, l'année 2007, avec les 40 livraisons attendues, pourrait connaître une inversion de la tendance avec un nombre de prises de commandes inférieur au nombre de navires livrés. Ce phénomène s'est accentué en 2008 avec l'entrée en service d'environ 50 méthaniers, ce qui a représenté un pic de livraison. Il est intéressant de constater dès aujourd'hui la diminution de 50% des prises de commande entre 2006 et 2011, tendance qui aura une incidence plus générale sur l'organisation du marché de la construction navale.

Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

Cet état de fait devra être pris en considération par les chantiers qui ont organisé leur outil de production afin de construire en série des méthaniers relativement standardisés et qui ont également augmenté leurs capacités de production pour répondre à la demande.

A ce jour, la capacité de construction de méthaniers au niveau mondial est l'ordre de 50 à 55 navires par an avec une montée en puissance de nouveaux pays qui, comme la Chine, souhaitent développer leurs propres outils de production. Certains chantiers navals devront probablement procéder à des ajustements ou des réorientations stratégiques au cours des années à venir.

A l'horizon 2012, sans tenir compte de nouvelles prises de commandes qui sont intervenues en 2007 et 2008, il y aura 332 navires de moins de 35 ans en service. En imaginant la mise en place de mesures plus restrictives de la part des Majors dans leurs politiques et «vetting» en ligne avec celles appliquées pour les pétroliers, ceci ramènerait la capacité à environ 290 méthaniers en service âgés de moins de 25 ans en 2000).

4-3 Etat de La flotte algérienne :

Depuis quelques années, la compagnie nationale des hydrocarbures s'est lancée à grand budget dans les transports de ses propres hydrocarbures avec son propre pavillon, un challenge qui lui va certainement bien.

Sonatrach via sa filiale Hyproc Shipping participe à hauteur de 31% des parts de marché dans l'exportation du GNL algérien, son objectif est bien sûr de doubler ce pourcentage. Pour les LPG la flotte propre à la Sonatrach participe à hauteur de 24% des parts de marché en 2011.

Ainsi pour se positionner sur ce segment de marché des hydrocarbures, Sonatrach a développé depuis quelques années une flotte moderne de plusieurs navires dont:



- **Le Mesdar**, 1er VLCC de la Sonatrach. Année de construction: 2007

- ALRAR



Destiné au marché du GPL (2ème exportateur mondial de ce produit, l'Algérie en a exporté plus de 7millions en 2004), Alrar est aussi le 1er Gplier dernière génération de la Sonatrach, en tout Sonatrach exploite 6 Gpliers d'une capacité totale qui approche les 400 000 M3.

RHOUD ENOUSS



Sister Ship de Alrar, délivré par les japonais en décembre 2004

- ASSI MESSAOUD II



Sister ship de Alrar et de Rhourd Enouss, réceptionné en mars 2005

- REGGANE



Chapitre I : Le transport maritime, une organisation exceptionnelle

Reggane remontant le Mississippi 1er GPLier de la Sonatrach, inauguré en novembre 1999

- DJANET



Jemila



Jemila premier GPLier de la Sonatrach

Berge Arzew



Le méthanier « Berge Arzew » de 138.000 m³ acquis en 2004 en copropriété entre Sonatrach et l'armateur norvégien Bergesen. La gestion de ce navire en matière de shipmanagement, est assurée conjointement par Bergesen et Hyproc Shipping Company.

Conclusion

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et par conséquent de l'économie mondiale. En effet, 25 000 milliards de tonnes-km de fret parcourent les océans annuellement comparées à 7 000 pour le rail et 3 000 pour la route.

Il s'agit de pas moins de 71% de tout le fret mondial transporté. Comme les modes aériens et terrestres, le transport maritime évolue sur son espace propre: un espace à la fois géographique par ses attributs physiques mais aussi stratégique par son emploi.

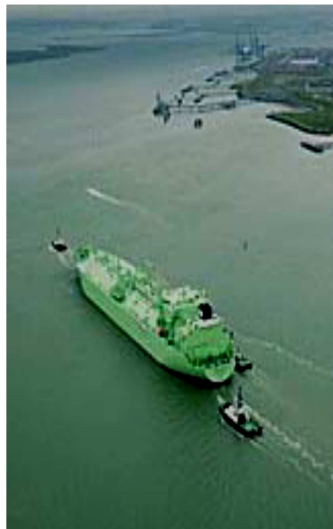
L'avantage principal du transport maritime est évidemment son faible coût par unité transportée, le plus économe des modes de transport, une propriété forte recherchée par les industries lourdes.

De même le commerce mondial des hydrocarbures s'effectue pratiquement à 95% par voie maritime grâce à près de 50.000 navires de toutes sortes.

L'Algérie se donnera ainsi les moyens de maintenir sa position comme l'un des leaders mondiaux des exportateurs de GNL.

Chapitre II

Le vetting



Le Berge Arzew

À l'entrée du terminal de Isle of Grain

Section 1 :

1-Le vetting, un instrument de sécurité maritime

Introduction

Le Vetting fait partie intégrante de l'activité d'affrètement des navires de transport d'hydrocarbures.

Il renvoie à des cycles d'inspections et de contrôles techniques minutieux et détaillés que doivent subir de façon impérative et périodique les navires de transport d'hydrocarbures.

Il s'agit de hisser et de maintenir les navires à un niveau de conformité technique totale et d'atteindre par des procédures de contrôle et de tests techniques sur les navires, un niveau de fiabilité, de sûreté et de sécurité qui les rendent aptes à naviguer et à fréquenter les terminaux marins à hydrocarbures.

De ce fait, le vetting représente pour l'industrie pétrolière et gazière un enjeu économique et commercial considérable.

Pour la flotte maritime, le vetting est un instrument de compétitivité, de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement.

1-1 Définition

Le terme "vetting" sous-entend une inspection externe d'un navire par un "major" pétrolier ayant pour but d'examiner soigneusement et scrupuleusement ses défauts, ceux de ses managements techniques et commerciaux et ceux de son équipage afin de déterminer les risques que peut présenter ce navire pour la compagnie pétrolière.

Le verbe anglais " To vet " signifie " examiner ", " inspecter ". Appliqué au transport maritime des hydrocarbures, le vetting est tout simplement synonyme de cycles d'inspections et de contrôles techniques minutieux et détaillés que doivent impérativement et obligatoirement subir périodiquement les navires pétroliers et gaziers.

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.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

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.

Les cycles en question renvoient à l'objectif final recherché qui est de hisser et de maintenir le navire à un niveau de conformité technique totale ; cela veut dire en termes plus simples, assurer à ces navires par des procédures de contrôle et de tests techniques sur l'ensemble de leurs compartiments et équipements, un niveau de fiabilité, de sûreté et de sécurité optimale qui les rendent aptes à naviguer et à fréquenter les Terminaux d'hydrocarbures .

L'apparition du « Vetting » ne date en fait que du milieu des années 1980 pour se généraliser dans les années 1990.

A cette époque, la concurrence entre les différents opérateurs du commerce maritime conduit certains intervenants à se désengager de l'activité de transport déficitaire qui pèse lourdement sur les comptes. Les Majors pétroliers qui autrefois possédaient des flottes importantes décident donc de recentrer leur activité dans les secteurs du raffinage de la production et de la distribution tout en laissant au marché le soin de réguler le transport maritime d'hydrocarbures et de produits chimiques ou gaziers. Ces compagnies décident en outre de réduire fortement les relations durables qu'elles entretenaient avec certains armateurs dans le cadre d'affrètements coque-nue ou à temps L'affrètement des navires au voyage qui était autrefois l'exception, devient désormais la règle.

1-2 Généralités

L'inspection est générée par le service commercial du navire. La raison en est que ce dernier puisse être accepté par les services vetting d'une ou de plusieurs compagnies pétrolières afin d'être admis à transporter une cargaison ou à fréquenter un terminal appartenant à cette ou ces compagnies.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

C'est-à-dire qu'un navire affrété à temps par Shell et transportant pour un voyage une cargaison Total vers un terminal Exxon doit être accepté par ces trois compagnies. Les détails des organisations vetting des principales compagnies pétrolières figurent dans une publication Intertanko " A guide for vetting inspections ", on y trouve, entre autres, les directives applicables à toutes les inspections, comment compléter le "Vetting Particulars Questionnaire", des spécificités sur certains services vetting ainsi que quelques généralités sur les inspections par l'Etat du port.

Le «Vetting» fait partie intégrante de l'activité d'affrètement des navires de transport maritime d'hydrocarbures et qu'il représente pour l'industrie pétrolière et gazière un enjeu économique et commercial considérable. A titre d'exemple, et plus schématiquement, le navire « Berge Arzew», affrété par Sonatrach /COM et HYPROC.S.C et ayant subi, sans réserve de fond, le «Vetting» de la compagnie Grain LNG, transportant pour un voyage, une cargaison fournie à un acheteur et se dirigeant vers le Terminal de regazéification de Isle of Grain appartenant à Grain LNG, se voit donc accepté par ces trois compagnies (Sonatrach - Grain LNG - et l'acheteur).

Aussi, est-ce dans cette perspective qu'à l'initiative conjointe de l'Activité COM et de la filiale de son holding SVH /HYPROC. S.C.

Le challenge que s'apprêtent à entreprendre les équipes de COM/HYPROC. S.C/DCHSE, renforcées par les représentants de la Direction Centrale Juridique et de la Direction Générale de SPC/Londres, revêtira une dimension toute particulière puisqu'il s'agira de concrétiser des objectifs majeurs aux fins d'assurer la sécurité, la compétitivité de la flotte d'Hyproc avec en prime la réduction des risques liés à la responsabilité du Groupe Sonatrach dont l'ambition est toujours de se tailler un statut de grand Groupe pétrolier et gazier international.

Section 2 : l'objet du vetting :

2-1 Organisation du vetting

Le service commercial du navire demande l'inspection à une compagnie pétrolière en fonction de ses besoins.

Le service vetting de cette compagnie pétrolière va d'abord examiner le précédent rapport d'inspection (celle diligentée par elle-même ou celle disponible sur le SIRE) puis va décider soit :

1-de ne pas faire d'inspection car d'une part elle n'a pas besoin du navire et d'autre part les rapports disponibles sont favorables et le navire est acceptable au vu des rapports SIRE.

2-de faire une inspection.

Le service commercial du navire va alors aviser l'inspection de son service technique et lui demande de faire parvenir à la compagnie pétrolière un "Vessel Particulars Questionnaire".

Le navire est lui aussi informé de la demande d'inspection ainsi que normalement du résultat de cette demande.

L'inspection lorsqu'elle a lieu, est basée sur le VPQ quelquefois additionné d'un questionnaire propre à la compagnie pétrolière.

Pendant l'inspection, l'inspecteur ne doit pas être seul à aucun moment, généralement la vérification des documents a lieu avec le commandant auquel vient s'adjoindre pour la visite de la passerelle le lieutenant chargé de la navigation et l'officier SMDSS⁸ s'ils sont disponibles. L'inspection de la partie extérieure pont est menée en compagnie du commandant, celle de la partie cargaison l'étant avec le second capitaine alors que pour la machine c'est le chef mécanicien qui officie.

A la fin de l'inspection, l'inspecteur doit informer le commandant des résultats de ses constatations afin de discuter avec lui des points à problème et de voir quels sont ceux qui peuvent être éliminés aussitôt. Cela est également indispensable pour que le commandant puisse ajouter ses commentaires avant de signer le rapport d'inspection. Copie de ce document est bien sur faxée au service technique du navire.

L'inspecteur transmet son rapport au service vetting de la compagnie pétrolière.

Au vu de ce rapport (comprenant les observations du commandant) le service vetting va

⁸Officier SMDSS : officier formé au Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer, système lancé par l'OMI en 1988 afin de permettre l'établissement de communications bidirectionnelles entre un navire en mer en détresse (quelle que soit sa position) et la terre.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

donner ou non son accord à une utilisation éventuelle du navire. Les données prises en compte pour ce résultat dépendent de chaque compagnie, mais en général les questions ont chacune un coefficient de pénalité puis le navire est accepté à partir d'un pourcentage de bons/mauvais résultats.

Le résultat de l'inspection est alors transmis au service commercial (puis technique) du navire avec les remarques ainsi qu'un délai pour corriger les points ayant fait l'objet de ces remarques.

L' "OCIMF Report" est placé sur le SIRE. Il indique, sans mention détaillée des résultats si le navire est bon ou sur liste noire.

A partir de la publication de l'OCIMF Report le service technique du navire a 14 jours pour donner ses commentaires (après discussion avec le bord, l'inspecteur et le service commercial) sur le même site de l'OCIMF. Après 14 jours il n'y a plus de possibilités d'ajouter quoi que ce soit au rapport d'inspection.

Evidemment dans le même temps le navire et son service technique ont vu ce qu'il fallait faire pour corriger au plus tôt les défauts ayant fait l'objet des remarques du rapport d'inspection.

2-1-1 Préparation d'une inspection

De plus en plus, les compagnies de navires pétroliers, gaziers, chimiquiers ont compris l'importance de la préparation par les bords de l'inspection. On peut donc trouver maintenant des directives des services qualité vers les bords afin qu'ils se prémunissent contre les remarques impertinentes, évitables et assassines telles que la tenue de l'équipage, la propreté du navire entre autres.

Pour être préparé à une inspection, il est nécessaire :

D'avoir en premier lieu sous la main tous les certificats, brevets et autres manuels et documents susceptibles d'être demandés par l'inspecteur. Il faut donc collecter à l'avance les divers registres de sécurité, les manuels COW⁹, approuvés par la société de classification, les Oil Record Book et Garbage Book (vérifier leur remplissage avant), un exemplaire complet du système de management de la sécurité (en sachant en plus où chercher dedans), les procédures de transfert de cargaison et soutes, la police drogue/alcool ainsi que les derniers

⁹ Le manuel COW (Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual) est un manuel sur l'équipement de lavage au pétrole brut et son exploitation

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

tests effectués, les enregistrements de maintenance machine et pont et bien sur les certificats de classification ainsi qu'un VPQ rempli et une liste d'équipage.

Certaines choses peuvent être demandées en vérification par l'inspecteur (en fonction des besoins et des disponibilités) et n'oublions pas que l'inspection se fait principalement en cours de déchargement. Il peut donc être bon de tester à l'avance certains appareils tels que gaz inerte, ODME ¹⁰, barre de secours, pompe à incendie de secours, communications. Vérifier également la pression des appareils pompiers.

L'inspecteur demandera aussi à voir le système de correction des cartes et documents nautiques et parfois vérifiera les corrections.

Enfin et surtout il est important de présenter un navire propre du début à la fin. La première inspection d'un inspecteur est à la coupée (propreté et filet de protection), propreté de l'équipage et vêtements de sécurité pour le personnel de quart. Il faut faire attention aux locaux à peinture, aux bouteilles d'acétylène et oxygène, à la réglementation et au respect des zones fumeurs, à ce que les portes extérieures soient bien fermées, etc.

L'inspecteur doit être accueilli à la coupée et accompagné en permanence à bord. Il convient même si cela coûte de le recevoir avec politesse et sourire.

Dans certaines compagnies des directives écrites existent pour la préparation des inspections vetting. On organise même parfois des séminaires à ce sujet pour les commandants, chefs et seconds en congés (cela fait aussi partie du code ISM International Safety Management Code).

2-1-2 Réflexions sur les inspecteurs

Au début des vettings les compagnies pétrolières ont employé le plus souvent des retraités, maintenant le vetting devient un métier en lui-même. On fait appel à des candidats de plus en plus jeunes et qui ont donc très peu d'expérience de navigants et quelquefois sur des navires de types autres que ceux qu'ils devront inspecter.

Il est vrai que cela peut être attirant : c'est bien payé, c'est un travail sédentaire qui permet quand même des déplacements intéressants et on peut voir et dire ce que l'on veut sans responsabilité d'aucune sorte. On se retrouve donc maintenant avec des inspecteurs qui n'ont que quelques mois d'expérience de second capitaine (la plupart d'eux ne vont pas jusqu'au brevet final). S'ils ont une bonne capacité à apprendre des textes de loi, leur manque flagrant d'expérience les prive de la compétence nécessaire pour mener à bien une inspection.

ODME ¹⁰ : Matériel de contrôle de décharge d'huile

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Il y a tout lieu de penser que ce travail conviendrait à un navigant confirmé, c'est-à-dire à un commandant tout juste retraité ou en fin de carrière, et ce encore pour un temps relativement court. En effet l'évolution technique des navires est rapide et un inspecteur qui n'a pas navigué depuis plus de cinq ans apprécie très mal ce qui peut être fait ou non par le bord et en quoi ce bord est ou non responsable. De plus il existe différents types de navires dangereux ; comment croire alors sérieusement qu'un ancien marin ayant fait carrière sur les VLCC de conception antérieure aux années 80 puisse inspecter un navire à double coque ?

On a même vu sur un gazier un vetting conduit par un inspecteur qui n'avait fait que du pétrole. Il avait l'air plus perdu qu'autre chose mais cela ne l'a pas empêché de noter quelques déficiences. De plus l'inspecteur est un être humain, avec ses défauts, qualité et mouvements d'humeur. Ainsi peut-on citer le cas d'un navire à bord duquel deux compagnies pétrolières avaient programmé une inspection au cours de la même escale mais pas en même temps. En effet si une compagnie pétrolière peut accepter les résultats d'une autre compagnie, par contre ces compagnies refusent que leurs inspections soient effectuées simultanément.

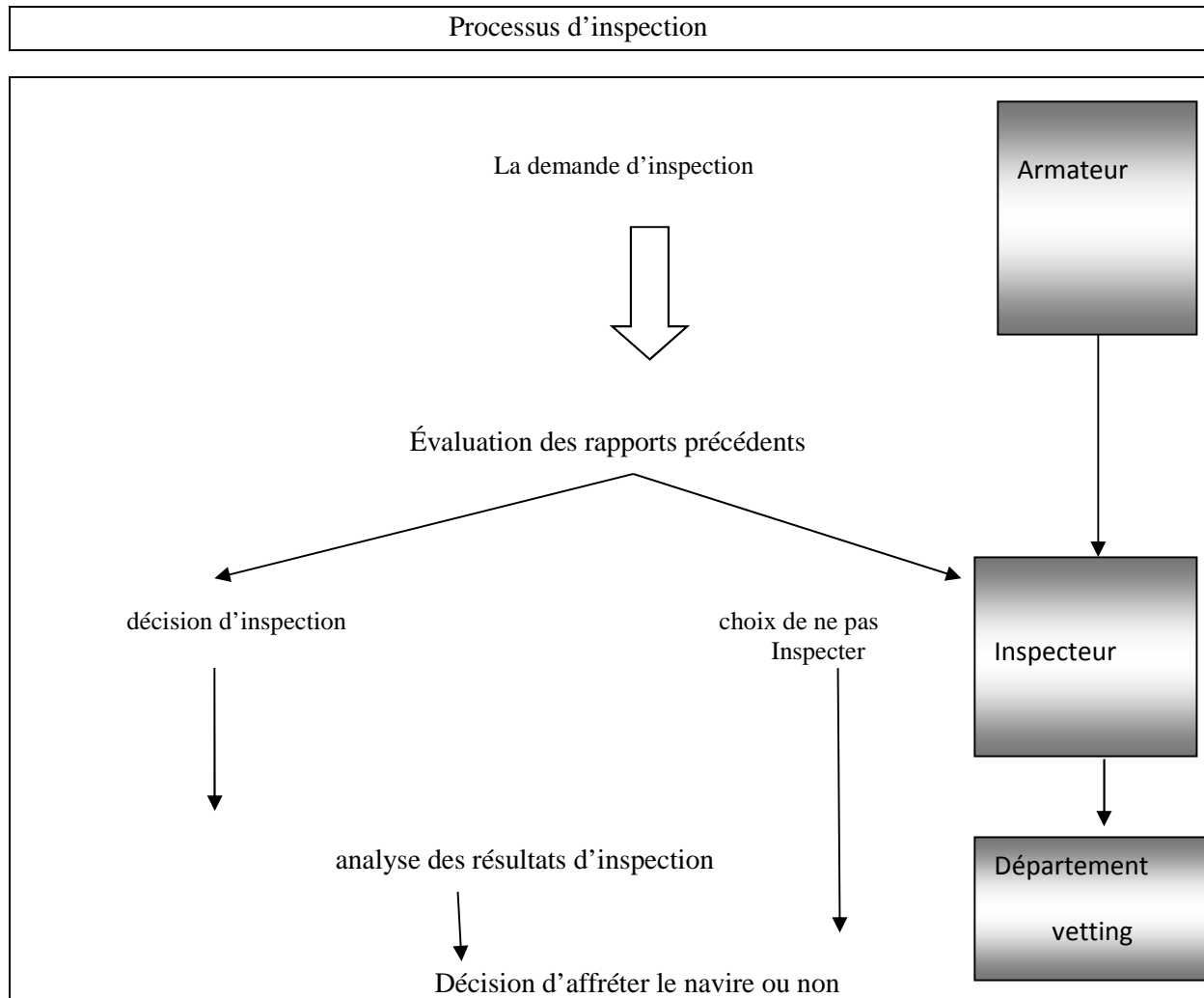
Dans l'exemple évoqué on a eu en moins de douze heures, deux résultats complètement différents. En effet un des inspecteurs formulait 03 ou 04 remarques (d'ailleurs pertinentes) alors que l'autre en notait. C'était pourtant le même navire visité le même jour dans le même port!!

De plus il ne faut pas oublier que l'inspecteur ne contrôle que la partie visible du navire. L'état de la structure qui est pourtant l'essentiel en ce qui concerne la solidité du navire lui échappe totalement. On peut même supposer qu'il ne doit pas être extrêmement difficile de dissimuler certains problèmes propres à cette structure. Enfin pour en revenir au recrutement des inspecteurs, il semblerait que les Français soient de plus en plus écartés au bénéfice d'étrangers sans doute moins chers sinon plus compétents.

2-2 Domaine du vetting

Après développement peut-on conclure sur l'originalité qui caractérise l'organisation du vetting par rapport aux autres contrôles de sécurité. Cette originalité se retrouve-t-elle dans le domaine du vetting ? Rien n'est moins sûr. Mais si le domaine réservé du vetting est sujet à caution, il demeure utile de présenter les matières qui le constituent.

Processus d'inspection



2-2-1-Le domaine réservé du vetting

Face à la multiplication des contrôles de sécurité opérés sur tous les navires de commerce quels qu'ils soient, il convient de s'interroger sur l'autonomie et la pertinence d'un contrôle propre aux navires pétroliers.

2-2-1-1Concurrence des autres contrôles de sécurité

Les navires pétroliers, gaziers et chimiquiers, en tant que navires de commerce sont aujourd'hui potentiellement soumis à pas moins d'une demi-douzaine de contrôles de sécurité.

Tout d'abord ces navires peuvent être contrôlés par l'État du pavillon, lequel délègue le plus souvent cette charge à des sociétés de classification ; investies d'une mission de service public, ces sociétés délivrent au nom et pour le compte de cet État les certificats officiels qui attestent de la conformité du navire au regard de la réglementation internationale relative à la

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

sécurité maritime et à la protection de l'environnement. Ensuite les navires étrangers peuvent être soumis au contrôle de l'État du Port depuis l'adoption, en 1980, du Mémorandum de Paris par les États maritimes de la Communauté Européenne et les États nordiques. Intitulé « Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port », le Mémorandum de Paris (ou MOU, pour Mémorandum of understanding) prévoit que chacun des États signataires mettra en place un système de contrôle en vue d'assurer que les navires étrangers, même ressortissant d'un État non signataire, sont conformes aux normes internationales dont il donne la liste (liste qui comprend toutes les conventions internationales sur la sécurité des navires auxquelles s'ajoute la convention de l'O.I.T. de 1976) ¹¹ .

Enfin toutes les autres personnes intéressées au transport maritime et à ses risques (c'est-à-dire les chargeurs, les assureurs, les courtiers, les traders, etc) peuvent exercer à leur guise le contrôle de sécurité qu'ils souhaitent sur le navire qui les concerne. Ce contrôle peut aller de la simple consultation de la classe du navire à un contrôle supplémentaire opéré par des experts ou auditeurs spécialisés.

Si les exigences techniques ou commerciales peuvent varier d'un contrôleur à l'autre, un socle d'exigences de sécurité demeure commun à l'ensemble de ces contrôles. Pour un transport maritime sûr (dans le sens anglo-saxon de « safe »), un navire, son équipage et son opérateur doivent satisfaire aux réglementations internationales portant sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

2-2-1-2-Pertinence du vetting

Comme les autres contrôles, le vetting a pour prime objet de vérifier le respect des normes relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement (MARPOL, SOLAS, STCW, etc).

Par conséquent, les inspecteurs n'ont d'autre choix que de se fier, sans vérification possible, aux données contenues dans les rapports de classe. Cette situation n'est pas sans susciter la colère des armateurs, victimes et à la fois débiteurs de deux contrôles successifs ¹², et dont le deuxième (le vetting) se contente de reprendre les conclusions du premier (le rapport de classe).

¹¹ La convention de l'O.I.T (Organisation Internationale du Travail), adoptée le 13 octobre 1976, porte sur les normes minimales à observer sur les navires marchands pour les locaux affectés à l'équipage. Aux termes de ce texte, tout État signataire peut retenir dans l'un de ses ports tout navire étranger qui ne se conforme pas aux normes figurant dans la convention, et ce jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation existant à bord.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Par ailleurs, le vetting apparaît pour certains comme un contrôle essentiellement documentaire, insuffisant de ce fait pour déceler les réelles carences que peut présenter un navire en matière de sécurité maritime. Notons également que l'inspection proprement matérielle du navire ne peut porter que sur sa partie visible.

L'état de la structure, qui est pourtant – selon A.C. ARDILLON, Commandant de VLCC – l'essentiel en ce qui concerne la solidité du navire, ne fait l'objet d'aucun contrôle. On peut même supposer qu'il ne doit pas être bien difficile de dissimuler certains problèmes propres à cette structure¹³. Un manifold rutilant n'a en effet jamais l'air de fuir...

Si cette prise de position se justifie, elle reste néanmoins très subjective puisqu'elle provient d'armateurs pour qui la procédure vetting est une contrainte. Interrogeons donc les affréteurs et les vetteurs sur la pertinence du vetting, et le vetting apparaîtront tout de suite plus pertinent !

Pour les affréteurs, le vetting est une démarche de sécurité utile dans un premier temps pour la bonne image de leur enseigne. L'actualité maritime étant à l'heure de l'accablement des grandes compagnies pétrolières, celles-ci ont en effet tout intérêt à montrer leur implication dans la lutte contre l'insécurité et la pollution maritimes. Le vetting est une initiative privée et surtout facultative, puisque ne faisant l'objet d'aucune obligation réglementaire. D'aucuns prétendraient qu'il a pour unique but de servir la communication des grandes sociétés pétrolières. On leur répondra alors qu'il est également et surtout un intérêt économique pour des affréteurs qui souhaitent se prémunir contre les coûts judiciaires et commerciaux d'une éventuelle marée noire.

Considérant les certificats de l'Etat du pavillon laxistes et les certificats de classe peu révélateurs des aspects opérationnels liés à la cargaison et la prévention des pollutions, les affréteurs ont préféré s'organiser pour vérifier eux-mêmes la qualité des navires.

Quant aux inspecteurs, ils savent évidemment défendre l'intérêt de leur profession. S'ils admettent qu'une analyse structurelle approfondie du navire est impossible lors d'une inspection, ils maintiennent qu'une comparaison entre la structure visible du navire et les indications du rapport de classe reste un contrôle structurel suffisant s'il est effectué avec professionnalisme.

¹² Les armateurs financent les rapports de classe en alimentant les caisses des sociétés de classification, mais ils financent également les vettings, contrôles leur étant facturés par les affréteurs.

¹³ *Le « vetting », une initiative privée qui s'ajoute aux contrôles de sécurité réglementaires*, A.C. ARDILLON, site de l'AFCAN (www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html).

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Par ailleurs, nul doute qu'un inspecteur au service de l'affréteur représente un risque de corruption bien moins important qu'un inspecteur au service des sociétés de classification, rémunérées par les armateurs eux-mêmes.

À cet effet il est à signaler en outre que Le vetting étant un contrôle de sécurité spécialisé, c'est-à-dire portant sur des navires pétroliers, gaziers et chimiques, il aborde différentes matières techniques qu'il convient de présenter ici, au travers du Vessel Particulars Questionnaire, du Vessel Inspection Questionnaire et de questionnaires propres à certaines compagnies pétrolières.

2-2-2-Le Vessel Particulars Questionnaire (VPQ)

Comme déjà vu, le VPQ est un questionnaire rendant compte des particularités techniques du navire, sans considération des informations liées à sa partie commerciale. Il se divise en quinze chapitres.

- Le chapitre 01er aborde des informations générales relatives au propriétaire du navire, à son opérateur, à son constructeur, à la société qui le classe, aux dimensions du navire, à ses capacités de tonnage et à son historique. Il constitue en quelque sorte la carte de visite du navire.
- Le chapitre 02 porte sur les certificats et documents de bord. Il s'agit pour l'opérateur d'indiquer à l'affréteur s'il dispose bien des certificats de sécurité nécessaires (ex: International Oil Pollution Prevention Certificate), et des dernières éditions des différentes manuelles sécurités à bord (ex: manuel ISGOTT).
- Le chapitre 03 porte sur le management d'équipage. Outre l'indication de certains contacts (notamment ceux de l'officier chargé du recrutement des membres d'équipages), il vise à s'assurer du sérieux avec lequel les navigants sont recrutés, suivis, formés, mutés ou promus.
- Le chapitre 04 porte sur la navigation. L'opérateur doit rendre compte des différents instruments de navigation dont son navire est pourvu (ex: compas, radars, GPS, etc).
- Le chapitre 05 porte sur le management de sécurité. Il indique les normes auxquelles le navire est certifié (ex: ISO 9002), ainsi que différentes informations sur le dispositif de lutte contre les incendies (ex: type de système de lutte contre incendies dans la salle des pompes).
- Le chapitre 06 porte sur la prévention de pollution. Il pose différentes questions techniques sur les équipements pouvant causer ou pallier une pollution (ex: spécifications du type de valves employées, état de l'incinérateur d'ordures, etc).

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

- Le chapitre 07 porte sur les conditions de structure du navire (ex: type d'anodes utilisées, conditions de protection du chargement, etc).

- Le chapitre 08 porte sur les cargaisons et ballasts du navire. L'opérateur doit schématiser la configuration de son navire, indiquer la position des cargaisons et ballasts, leur capacité, leur système de pompage. Il doit également répondre à différentes questions tenant à la salle de contrôle de cargaison, aux systèmes de jaugeage, d'échantillonnage, de contrôle d'émissions de vapeurs et de ventilation. Il doit enfin expliquer les différentes installations de manifolds.

- Le chapitre 09 porte sur le dispositif à gaz inerte et l'équipement de lavage au pétrole brut, différentes précisions sur le fonctionnement de ces systèmes sont demandées (ex: le système de lavage est-il performant pendant le déchargement?).

-Le chapitre 10 porte sur l'amarrage, il est destiné à rendre compte de la composition et de l'état de l'équipement d'amarrage du navire (ex: ancrs, aussières, chaumards, treuils, etc).

-Le chapitre 11 porte sur les moyens de communication et les outils électroniques (nombre de radios VHF dans la salle de radio, la salle de contrôle ou sur le pont, équipement d'une alarme de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie, etc).

-Le chapitre 12 porte sur la salle des machines et la direction (moyens de propulsion, générateurs, compresseurs, soutes, alarmes anti-pollution).

-Le chapitre 13 porte sur l'information de transfert de navire à navire. Il s'agit là de savoir si le navire dispose de l'équipement nécessaire pour opérer un transfert de cargaison vers un autre navire.

- Enfin les chapitres 14 et 15 traitent respectivement des navires chimiques et gaziers. Ils soulèvent des questions techniques (ex: moyens de prise de températures, procédures de ventilation, etc) et documentaires (ex: validité du certificat SOLAS) propres aux spécificités de ces navires.

En ce qui concerne la navigation, le bon état des équipements doit être vérifié, la barre testée, un compte-rendu d'essais périodiques fourni, etc. L'inspecteur peut également insister sur certains points comme l'établissement de feuilles de route de quai à quai (et non de pilote à pilote), l'existence d'un cahier de consignes du Commandant, ou encore la mise à jour des documents SOLAS et MARPOL. Par ailleurs, il doit s'assurer de la bonne organisation du bord, avec des procédures et check-lists conformes à la réglementation internationale. Chaque membre de l'équipage doit avoir conscience des dangers encourus en cas de méconnaissance du navire et de ses caractéristiques techniques, en cas de mauvaise utilisation des équipements ou en cas de manque de concentration par le personnel de quart.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

En ce qui concerne la communication, il s'agit de vérifier si le navire est équipé de l'appareillage réglementaire à sa zone de navigation, si le cahier radio est tenu à jour, et s'il existe un plan de maintenance des appareils radio.

Quant au contrôle du management général, il vise à s'assurer d'une part que les procédures de sécurité sont bien appliquées par l'ensemble du personnel, d'autre part que les officiers connaissent les exigences des Conventions SOLAS et MARPOL, et tiennent compte des recommandations des affréteurs.

Dans la partie traitant de l'apparence générale du navire (originalité du VIQ), l'inspecteur s'intéresse à l'extérieur du navire, c'est-à-dire aux emménagements et au pont principal, à l'équipement de sécurité, d'abandon et d'anti-pollution, à l'état des échelles, des structures de support et de tuyautage, le mauvais état de ces installations pouvant être à l'origine d'un accident. Lors de sa ronde, l'inspecteur a tout loisir pour vérifier les points qu'il juge important (ex: balises de détresse, état des guides d'onde des radars, date de péremption des radeaux de survie, position de la pompe anti-pollution, état des serpentins de réchauffage, etc).

Pour ce qui est de l'amarrage, l'inspecteur contrôle l'état des aussières, des chaînes de mouillage ou des treuils. Il s'assure également des bonnes méthodes d'amarrage usitées par le bord. Le mélange d'aussières et de câbles d'acier constitue par exemple une erreur patente de méthode d'amarrage.

Représentant l'endroit le plus sensible d'un pétrolier, la salle des pompes retient toute l'attention de l'inspecteur qui vérifie le listing des entrées, la propreté du fond, l'absence de fuites (particulièrement au niveau des garnitures des pompes de cargaison) et le bon fonctionnement des détecteurs de gaz.

Dans le domaine de la sécurité, l'inspecteur est en droit d'imposer le démarrage de 03 appareils différents: le groupe de secours (si toutefois le navire en est pourvu), la pompe incendie de secours et l'appareil à gouverner. Sont constatés l'état des appareils ainsi que leur mise en service par l'équipage. Sont par ailleurs vérifiés l'état des vannes, le graissage des canons, l'état des équipements de sécurité, ainsi que les marquages de sécurité. A noter que pour TOTAL, l'exercice de sécurité n'est pas exigé, à plus forte raison quand le navire est en opération commerciale.

Contrairement au VPQ qui s'attache exclusivement aux données techniques du navire, le VIQ s'intéresse également aux procédures, opérations et équipements liés à l'exploitation

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

commerciale du navire. L'ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals), publié par l'OCIMF, contient de multiples conseils sur le transport et la manipulation des produits pétroliers. L'inspecteur doit si possible, observer le déroulement des opérations commerciales, examiner les procédures et constater que le personnel connaît les divers règlements et recommandations spécifiques au pétrole. Il peut en outre insister sur l'aspect sécurité du déchargement en observant certains points tels que : le plan de déchargement additionné des consignes du Second Capitaine, la communication entre le bord et la terre, le bon fonctionnement des alarmes des citernes de cargaison, les moyens de contrôle des opérations commerciales (commande à distance de vannes, lecture de niveaux, etc), l'installation de gaz inerte, ou encore les fiches sécurité des produits chargés.

L'inspecteur est par ailleurs chargé de vérifier l'équipement de lutte contre la pollution, ainsi que les différentes procédures d'urgence. Pour ce faire, il étudie le SOPEP (Shipboard Oil Pollution Emergency Response Plan), document rendu obligatoire depuis 1993 par la Convention MARPOL, et qui contient entre autres des procédures d'urgence pour chaque type de pollution (débordement de citerne, fuites, déversement accidentel dans le port, etc) et un programme d'exercice anti-pollution.

Quant au contrôle de la salle des machines, l'inspecteur y observe entre autres le séparateur à eaux de cale, le registre des hydrocarbures, le plan de maintenance (manuel ou informatisé), la protection des installations électriques, et l'appareil à gouverner (essais, affichage des procédures d'urgence, etc).

Pour ce qui est des emménagements, l'inspecteur s'intéresse essentiellement à leur état de propreté, au marquage des espaces fumeurs et au système de détection des incendies.

Enfin il vérifie si le navire est apte à effectuer un transfert de cargaison vers un autre navire ("de navire à navire"), et si un officier au moins possède une expérience de ce type. Un guide "Ship to Ship Transfert" a été édité par l'OCIMF. Le transfert de cargaison d'un navire à un autre engendre des responsabilités très importantes à la charge de l'affréteur. C'est pourquoi, dans une telle opération, les deux navires doivent avoir été préalablement approuvés par le service vetting.

2-2-3 Les questionnaires propres à certaines compagnies pétrolières

Si les VPQ et VIQ ont été élaborés d'un commun accord par les services vetting des membres de l'OCIMF, il demeure que chaque compagnie pétrolière présente son propre degré d'exigence. Certaines peuvent vouloir insister sur un point de contrôle particulier, tandis que d'autres se montreront moins regardantes sur ce même point. Contrairement à ses concurrents,

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

TOTAL attache par exemple une attention particulière à l'état des serpentins de réchauffage de cargaison, son analyse des risques ayant démontré qu'il pouvait être à l'origine de graves problèmes. En tout état de cause, le VIQ constitue un socle de sécurité que tous les membres de l'OCIMF doivent respecter. Pour autant, rien n'empêche aux compagnies pétrolières d'établir un questionnaire additionnel qui leur est propre, afin de vérifier des points qui ne figureraient pas déjà dans le VIQ.

Aujourd'hui, on peut retenir le questionnaire établi par le service vetting d'Exxon (alias l'International Marine Transportation Limited, ou IMT). Baptisé "Marine Environmental and Safety Criteria" ou ME&SC, on le désigne plus volontiers sous le nom de "questionnaire IMT". Reprenant les chapitres du VIQ, il vise à indiquer aux opérateurs de navires les critères additionnels de sélection propres à Exxon. Chaque exigence est formulée en "MUST", et le nombre de "MUST" non respecté sera comptabilisé dans la grille d'analyse de risques, afin de juger si le navire est affrètable ou non.

Chez TOTAL, c'est le "Vessel Inspection Report", aussi appelé "Inspection Bookled", qui comble les points non traités par le VIQ. Le dernier feuillet dresse un tableau d'évaluation des risques majeurs, divisés en quatre thèmes (nautique, feu et explosion, structure et stabilité, divers). A chaque thème, l'inspecteur doit comptabiliser les points défectueux selon qu'ils concernent l'équipement, les procédures ou l'équipage. L'"inspection bookled" sera enfin transmise au service vetting de l'affréteur

D'une moindre importance, le questionnaire "Minimum Safety Criteria" de la compagnie AgipPétroli procède du même principe. Il traite des certificats et documents, du personnel, de la sécurité, de la prévention à la pollution, des systèmes de cargaison, de ballasts, de gaz inerte et de ventilation, de l'équipement d'amarrage, de la passerelle et de la salle des machines. A l'issue de son contrôle, l'inspecteur dresse l'inventaire des déficiences que peut présenter le navire, ainsi qu'une liste de recommandations pour pallier ces déficiences. Selon le nombre et la gravité des problèmes constatés et la réactivité de l'opérateur aux recommandations qui lui ont été faites, AgipPétroli choisira d'affréter ou non le navire.

Ce type de questionnaires n'est pas sans déplaire aux compagnies d'armement. Déjà occupées à la gestion d'une multitude de contrôles de sécurité, elles doivent en outre satisfaire aux volontés propres de certains affréteurs. Mais admettons qu'une prévention des risques par les affréteurs vaut bien une surcharge de travail pour les armateurs.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

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

2- 3- les acteurs du vetting :

Le vetting est une procédure rigoureuse faisant intervenir trois acteurs principaux. Tout d'abord l'armateur, qui se soumet au vetting en s'adaptant aux exigences de l'affréteur. Ensuite l'affréteur qui impose le vetting à l'armateur et en gère la politique. Enfin l'inspecteur, qui opère le vetting pour le compte de l'affréteur

2-3-1 L'armateur :

S'étant adapté aux exigences de l'affréteur, l'armateur doit maintenant ajouter à son activité toutes les charges d'une véritable politique vetting.

La soumission au vetting est aujourd'hui devenue pour l'armateur une nécessité économique l'obligeant à adapter sa structure interne pour mieux y faire face.

Le vetting étant une procédure imposée par l'affréteur (sans l'être par le législateur), un armateur qui refuserait de s'y soumettre s'exclurait de lui-même du marché de l'affrètement. Pour rester compétitif sur ce marché, l'armateur doit donc accepter de souscrire une clause vetting, dont le non-respect peut engager sa responsabilité contractuelle.

2-3-1-1 Apparition d'une clause vetting

La logique sécuritaire des compagnies pétrolières s'est rapidement traduite par l'apparition d'une clause nouvelle dans les contrats d'affrètement : la clause dite de vetting. Cette clause apparaît plus précisément dans les contrats d'affrètement à temps.

L'affréteur à temps, en effet, prend en charge un navire auprès d'un armateur et le remet ensuite généralement sur le marché de l'affrètement au voyage pour l'exploiter commercialement. Cet affréteur demandera donc à l'armateur de lui garantir que le navire est – et restera pendant toute la durée de la charte – « approuvé » par tous les grands affréteurs susceptibles de l'utiliser. En cas de perte de cette approbation, la sanction peut aller jusqu'à la rupture de la charte.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

À titre d'exemple, la clause standard des chartes-parties du groupe TOTAL stipule que :

- *l'armateur garantit que au moment de la signature de la charte, le navire est considéré comme acceptable par les « Majors » c'est-à-dire Shell/BP/Mobil/Chevron, Texaco et Exxon,*
- *l'armateur s'engage à faire toute diligence pour conserver cette acceptation pendant toute la durée de la charte et à prendre toutes les mesures rectificatives nécessaires en cas de perte d'une ou plusieurs approbations,*
- *si le navire n'est plus approuvé par un ou plusieurs « Majors » et si cette situation porte préjudice à l'exploitation normale du navire sur le marché, l'affrèteur à temps peut tout simplement résilier le contrat d'affrètement.*

L'acceptation du navire par les services vetting des affrêteurs est donc devenu un véritable label de qualité, et la perte de ce label exclura quasiment le navire du marché de l'affrètement *spot*¹⁴.

2-3-1-2 Responsabilité contractuelle de l'armateur

En outre, l'armateur peut voir sa responsabilité contractuelle engagée s'il ne respecte pas la clause vetting de la charte-partie. Aux Etats-Unis par exemple, où le système du vetting est né dans la foulée de l' « *Exxon Valdez* », il existe déjà de nombreuses sentences arbitrales sur les clauses d'inspection et d'acceptation. Ainsi dans une affaire « *Stella Hope* », les arbitres ont condamné l'armateur, sur le fondement d'une clause de vetting, à réparer le préjudice subi par l'affrèteur par suite du manque à gagner consécutif à la perte d'un affrètement.

De même, dans une affaire « *American Energy* », le non-respect de l'obligation de vetting par l'armateur a permis à un affrèteur de rompre la charte.

Pour répondre aux exigences préventives des affrêteurs, les armateurs ont donc dû mettre en place un service vetting, de manière à gérer au mieux l'organisation et la gestion des inspections. Partie intégrante du « système qualité », le service vetting a naturellement trouvé sa place au sein du département « safety » des compagnies maritimes d'armement

¹⁴ L'affrètement spot porte sur la vente immédiate d'une quantité de pétrole brut ou de produits raffinés. Il exige donc que le navire soit immédiatement disponible au lieu indiqué.

2-3-1-3 Le vetting, partie intégrante du système qualité

Le système qualité est la combinaison des certificats ISM et ISO. Le Code ISM et les normes ISO sont deux entités distinctes mais toutefois très proches l'une de l'autre quant à leurs objectifs sécuritaires.

Pour être certifiée, une compagnie maritime d'armement doit obéir aux exigences réglementaires et internationales de sécurité à bord des navires et de prévention des risques de pollution. Elle doit également satisfaire aux exigences de ses clients et démontrer que le personnel (siège et bord) a les compétences nécessaires pour accomplir efficacement l'ensemble des tâches nécessaires au bon fonctionnement du navire.

La plupart des compagnies d'armement pétrolier sont déjà pourvues d'un système qualité. Le vetting étant une partie intégrante de ce système, son intégration s'est donc opérée sans difficulté majeure. Le principal travail des compagnies a consisté à enregistrer par écrit l'ensemble des procédures à respecter par le siège et le bord. Ces procédures existaient déjà, mais l'apparition d'un service vetting a nécessité plus de formalisme de la part des armateurs.

Notons qu'avec la mise en application du Code ISM, les vettings bénéficient d'un outil supplémentaire de vérification. Toutes les actions étant rédigées sous forme de procédures ou de guides, il est facile pour un auditeur (du système qualité) autant que pour un inspecteur (vetting) de vérifier la logique de management du navire et de la compagnie.

Le vetting faisant corps avec le système qualité, il était logique pour les compagnies d'armement de traiter les deux matières au sein d'un même département. La dénomination de ce département peut varier d'une compagnie à l'autre. Chez FOUQUET SACOP par exemple (Marseille), il s'agit du département « safety ». Chez PETROMARINE (Bordeaux), il s'agit du département « qualité-sécurité », chez HYPROC SH (Algerie) il s'agit du département rattachée à la structure QHSE. Mais à pluralité de dénominations, unité de mission : il s'agit pour ledit département de traiter les procédures qualité et sécurité, dont le vetting. De une à cinq personnes peuvent être en charge de ce travail, selon la taille de la compagnie.

Généralement, ces personnes ont le statut de cadre, et sont d'anciens officiers navigants.

On les appelle, le cas échéant, des « safety captains ». Ils peuvent être chapeautés par un « safety manager » et assistés par un ou plusieurs salariés en charge du suivi des normes ISM et ISO.

Une difficulté, cependant, peut être soulevée à l'occasion de l'intégration du service vetting au sein du département « safety ». S'agissant des audits internes (par le personnel du siège) ou

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

externes (par le personnel de l'affréteur) – lesquels visent à contrôler le respect des mesures de sécurité et de qualité à bord des navires, il peut apparaître une confusion entre les procédures vetting et les procédures qualité.

Il n'est pas rare, en effet, que l'auditeur intervenant pour le compte de l'affréteur note à la charge de l'armateur un manque de rigueur dans la distinction des procédures. Si cette déficience est d'ordre purement formel, elle n'en démontre pas moins une carence dans l'organisation sécuritaire de l'armateur, propre à desservir celui-ci sur le marché de l'affrètement.

2-3-1-4 Activité vetting au sein de la compagnie d'armement

Comme ainsi vu, le service « safety » est le principal responsable des vettings de la flotte. Aidé dans sa tâche par les autres services de la compagnie d'armement, il se charge du suivi des navires ainsi que du traitement des rapports d'inspection.

Un bon suivi des navires au regard du vetting apparaît comme fondamental pour la crédibilité de la compagnie sur le marché de l'affrètement. Ce suivi s'exerce à deux stades : tout d'abord *a priori*, c'est-à-dire avant toute conclusion d'un contrat d'affrètement, puis *a posteriori*, c'est-à-dire après la conclusion du contrat et pendant son exécution.

- Etude du marché de l'affrètement par le service commercial :

Pour se placer sur le marché de l'affrètement, une compagnie d'armement peut à tout moment démarcher les affréteurs de navires pétroliers, chimiques et gaziers afin de leur présenter leur flotte, leur siège, leur politique de management et de sécurité. Cette démarche de publicité constitue un travail de fond, utile aux armateurs pour se faire connaître ou faire connaître l'évolution de leur flotte et de leur structure. Mais pratiquement, l'activité commerciale des armateurs consiste surtout à répondre aux appels d'offre lancés par les affréteurs.

La première étape de cette procédure est assez rapide : l'affréteur expose ses besoins (tonnage, durée de l'affrètement, zone d'affrètement), l'armateur propose le ou les navires susceptibles de satisfaire ces besoins. La deuxième étape, en revanche, exige un travail plus circonstancié de la part du service commercial. Il s'agit là pour lui de répondre à un questionnaire technique et commercial sur l'état du navire (ses capacités de tonnage, de pompage, ses certificats de sécurité, etc), sur la politique du siège (management, sécurité, etc), et sur les habitudes tarifaires de la compagnie. À ce moment de la procédure, ce sont donc

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

différents services de la compagnie (commercial, comptabilité, « safety ») qui mettent leur compétence en commun. Au regard des vettings, point qui nous intéresse ici, le service commercial doit s'assurer *a priori* auprès du service « safety » que les navires proposés à l'affrètement sont bien à jour. La plupart du temps d'ailleurs, les affréteurs demandent, avant tout contrôle personnel, à ce que les navires proposés soient d'ores et déjà acceptés par les Majors.

- Organisation des vettings par le service « safety »

Une fois que l'affréteur a accepté la proposition de l'armateur, la charte peut être signée. Mais ce n'est pas à dire que l'acceptation vetting est définitivement acquise. Une avarie, une modification de structure ou un changement dans l'organisation de la compagnie d'armement peut toujours remettre en question l'acceptation vetting d'un navire. C'est pourquoi le service « safety » doit organiser un véritable suivi vetting pour chacun des navires constituant la flotte de la compagnie.

Tout d'abord il fixe les dates d'inspection en accord avec le service vetting de l'affréteur. Comme déjà vu, les conditions de prise de rendez-vous peuvent varier selon les *desiderata* des compagnies pétrolières, les disponibilités du bord et la position du navire. Ensuite le service « safety » doit toujours avoir en tête (et surtout sur tableau Excel !) les dates de fin de validité d'acceptation des différents affréteurs pour chaque navire, afin de formuler à temps une nouvelle demande d'inspection.

Chez Fouquet-Sacop, par exemple, un document Intranet appelé « Fleet Status Vetting » répertorie sous forme de tableau l'ensemble des navires de la compagnie, avec pour chacun d'eux les dates des dernières inspections, la durée de validité des acceptations, et leurs dates d'expiration (correspondant de près aux dates de renouvellement de l'inspection)¹⁵.

Un tel document doit être tenu à jour quasi quotidiennement par le service « safety », de manière à ce que les navires de la flotte soient classés « acceptables » de manière permanente. Enfin, le VPQ de chaque navire doit être régulièrement suivi, et modifié autant que de besoin. Un exemplaire à jour est en effet nécessaire non seulement pour toute procédure vetting, mais également pour toute demande venant d'un affréteur potentiel.

¹⁵ Pour le « Fleet Status Vetting » de la Fouquet-Sacop (en date du 26 mai 2003).

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

-Traitement des rapports d'inspection :

Parallèlement au suivi des navires, le service safety doit également traiter les rapports d'inspection. Ce travail consiste d'une part à répondre au VPQ, d'autre part à gérer les résolutions prises par la compagnie afin de satisfaire aux exigences des affréteurs.

-Réponse au Vessel Inspection Questionnaire

Une fois rempli par l'inspecteur et communiqué à l'affréteur, le VIQ est transmis à la base SIRE ainsi qu'au service safety de la compagnie d'armement. Celui-ci dispose alors d'un délai de 14 jours pour répondre aux observations formulées par l'inspecteur. Ce travail doit allier la précision à l'honnêteté, car en effet les réponses de l'armateur figureront sur le rapport SIRE à l'issue de ce délai, et pourront être retenues à sa charge ou décharge. Si une carence a été constatée par l'inspecteur, le service safety devra non seulement la justifier, mais aussi présenter les moyens mis en œuvre pour la pallier. Une réponse au VIQ engage un armateur sur la durée, il est donc essentiel de soigner son traitement.

Programme de résolutions :

Répondre au VIQ en annonçant une amélioration sur un point critiqué par l'inspecteur ne se résumerait qu'à une déclaration de bonnes intentions si l'armateur n'élaborait pas immédiatement un véritable programme de résolutions. Le service safety a donc en charge de répertorier tous les problèmes relevés sur les navires, de les identifier, et de réunir les moyens nécessaires à leur résolution. A la FOUQUET SACOP, un programme de résolutions circule sur Intranet sous le nom de "pending items" (littéralement "sujets pendants"). Cette circulation d'informations permet une meilleure cohérence dans le traitement des points sensibles, chaque service étant de ce fait pris à partie, voire mis à contribution. Mais c'est surtout au service safety que revient la charge de régulariser la situation. Les "safety capitaines" communiquent avec le bord, s'entretiennent avec le Commandant, le Second et le Chef mécanicien, prennent contact avec des techniciens pour d'éventuelles réparations, etc.

L'objectif du traitement des "pending items" est d'atteindre le niveau "zéro défaut". L'expérience prouve en effet qu'un navire classé "inacceptable" par une compagnie pétrolière ne pourra redevenir "acceptable" qu'après une procédure longue et rigoureuse, durant laquelle l'armateur devra démontrer qu'il a corrigé les anomalies relevées. Il sera alors soumis à une nouvelle inspection complète avant une nouvelle décision prise par au moins deux assesseurs. S'il échoue une seconde fois, *"c'est quasiment une condamnation définitive"*, comme le

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

souligne le Commandant CHENU, Directeur des "Opérations Maritimes" de Shell Europe¹⁶. D'où l'importance pour les armateurs de soigner leur programme de résolutions.

2-3-2 l'affréteur

Contrairement à l'armateur qui subit le vetting, l'affréteur procède d'une démarche plus active puisque c'est lui-même qui l'initie.

2-3-2-1 structure :

Le service vetting d'une compagnie pétrolière remplit un rôle essentiel dans l'affrètement des navires.

Si le lien qui rattache un service vetting à l'affréteur peut être plus ou moins étroit, son rapport avec le service affrètement demeure en revanche toujours le même. Néanmoins, le lien qui rattache un service vetting à un affréteur diffère en général de l'importance de celui-ci. On constate en effet que les grandes compagnies pétrolières disposent d'un service vetting interne, tandis que les compagnies plus modestes ont davantage recours à des sociétés de vetting indépendantes.

2-3-2-2-Création d'un département vetting au sein de la compagnie pétrolière :

Dès l'apparition du vetting, la plupart des compagnies pétrolières ont décidé, par souci économique et logistique, de se pourvoir d'un service vetting interne.

Chez TOTAL, le service vetting s'appelle "TAM" (TOTAL Activité Maritime) et existe depuis octobre 1991. Plus précisément, il correspond à l'ancien "Somarelf", service vetting de ELF, dont le nom s'est maintenu lors du rachat d'ELF par TOTAL. Mais c'est en avril 2003, à l'occasion du changement de nom de TOTALFINA ELF en TOTAL, que "Somarelf" a été rebaptisé "TAM". Dirigé par le Commandant Arthur BATTY, ce service dépend directement du département "Trading and Shipping", lui-même dirigé par le juriste Bertrand THOUILIN.

Il est composé de douze inspecteurs indépendants, couvrant ainsi l'ensemble de la zone maritime européenne (Fos/Lavéra, Donges, Rotterdam, Anvers, etc).

Par ailleurs, cinq "vetteurs"¹⁷ se chargent du traitement des rapports, de l'analyse des risques et de la sélection des navires.

¹⁶ "Les experts du vetting de la Shell", par le Commandant Alain CHENU, in www.groupama-transport.com/phare2002/VettingF.htm

¹⁷ Pour précision terminologique, un "vetteur" se distingue d'un "inspecteur vetting" en ce qu'il s'occupe davantage de l'analyse des risques que de l'inspection des navires.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

S'il s'agit d'un poste relativement sédentaire, ces vetteurs peuvent néanmoins être amenés à inspecter des navires déchargeant dans des zones non couvertes par les inspecteurs statutaires (Etats-Unis, Singapour, etc). Enfin un salarié se charge de l'audit des armateurs, tandis qu'une assistante s'occupe de la relation entre armateurs et inspecteurs.

Chez Shell, le service vetting s'appelle "STASCO" et dépend de l'antenne "Shell Trading and Shipping", basée à Londres. Soixante-dix (70) professionnels répartis dans le monde entier (essentiellement d'anciens commandants ou chefs mécaniciens) effectuent des inspections de navire pour le compte de Shell. Mais tous les rapports doivent transiter vers Londres, seul pôle décisionnel à même d'analyser les risques, d'accepter ou de refuser les navires.

Chez BP, le service vetting dépend de l'antenne "BP Shipping", basée à Hemel Hempstead (Grande-Bretagne). Quarante (40) professionnels, dont vingt-huit (28) inspecteurs répartis à travers le monde, sont chargés de l'activité vetting (inspection pour les uns, révision des rapports pour les autres). Comme chez Shell, tous les rapports doivent cependant transiter vers le pôle décisionnel, à Hemel Hempstead.

2-3-2-3 Recours à des sociétés de vetting indépendantes :

Toutes les sociétés pétrolières ou chimiques n'ont pas nécessairement les moyens d'investir dans une structure interne de vetting. Si elles ne peuvent se passer d'au moins une personne analysant les risques et délivrant les acceptations de navires inspectés, elles peuvent en revanche se dispenser de la charge financière que représente une équipe de vetteurs et d'inspecteurs (recrutement, formation, accréditation éventuelle auprès d'organismes comme L'OCIMF ou le CDI, frais de déplacement, etc).

Nombre d'entre elles choisissent donc de faire appel à des sociétés de vetting indépendantes en concluant avec celles-ci un contrat d'entreprise. Parmi ces sociétés, on peut citer ShipVet et GESMAR.

ShipVet est une société de vetting indépendante basée à Londres. Créée en 1988, elle s'est rapidement imposée comme leader sur son marché, offrant différents services de consultation maritime comme le vetting, l'audit et l'expertise. Tous ses inspecteurs sont accrédités par l'OCIMF et le CDI.

Dans une moindre mesure, la GESMAR est une société suisse indépendante, créée en 1998. Elle reflète plus la moyenne des sociétés de vetting indépendantes, en ce que sa structure est modeste et son champs d'activité diversifié. Outre ses compétences de vetting, la GESMAR propose en effet d'autres services tels que la formation d'équipage, le courtage d'assurance

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

maritime, les projets de construction et de financement de navires, etc¹⁸.

Or quelque que soit l'entité qui opère le vetting (interne ou externe), le pôle décisionnel du service de l'affréteur conservera le même rapport avec les services "trading" et "affrètement".

2-3-2-4 Rapport avec les services "trading" et "affrètement" :

Avant d'affréter un navire ou de conclure un contrat de transport, une compagnie pétrolière doit toujours s'assurer que le navire qui l'intéresse remplit toutes les conditions de qualité et de sécurité nécessaires à la prévention d'un accident ou d'une pollution. Les services "trading" et "affrètement"¹⁹ entretiennent donc toujours des rapports très étroits avec le service vetting. Mieux, les décisions du service vetting s'imposent à eux. Ainsi peut-il arriver qu'une décision de "non-acceptabilité" de navire empêche la conclusion de certaines opérations. En 2001, BP France a par exemple dû renoncer à une activité "SuperFioul" au départ de Port-La-Nouvelle, aucun navire de petite taille n'ayant été accepté par le vetting du groupe. Plus fréquemment, s'il peut arriver qu'un navire soit refusé temporairement ou définitivement, il est possible de trouver un navire de remplacement, ne fût-ce qu'en différant le voyage. Par ailleurs, les traders peuvent toujours essayer de contourner un refus d'acceptation en modifiant les conditions de leurs contrats, notamment leur INCOTERM.

Le rôle d'un service vetting apparaît comme majeur au sein d'une compagnie pétrolière. Il intervient en effet à différentes occasions, et de nombreuses tâches lui incombent.

Généralement, les filiales d'un groupe pétrolier sont tenues de consulter le service vetting quand ce groupe intervient, de manière directe ou indirecte, dans le transport par mer d'une cargaison de produits pétroliers, chimiques ou gaziers pouvant engendrer des risques d'accident ou de pollution. En pratique, il sera fait appel au service vetting dans trois cas :

- 1) Lorsqu'un navire fait l'objet d'un contrat d'affrètement ou de transport signé par une entité du groupe pétrolier.
- 2) Lorsque la cargaison transportée appartient en tout ou partie, à un moment quelconque du voyage, à une entité du groupe pétrolier.
- 3) Lorsque la cargaison est chargée ou déchargée dans un terminal appartenant à une entité du groupe, ou dans lequel le groupe est opérateur.

¹⁸ Pour en savoir plus sur la GESMAR, consulter le site www.gesmar.ch.

¹⁹ Le service "trading" se charge de la négociation et de la conclusion de l'ensemble des contrats pétroliers intéressant la compagnie. Le service "affrètement" fait partie intégrante du service "trading" et se charge plus particulièrement de la négociation et de la conclusion des contrats d'affrètement.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

A titre d'exemple, c'est ainsi qu'un navire affrété à temps par Shell et transportant pour un voyage une cargaison TOTAL vers un terminal Exxon devra être acceptée par le service vetting de ces trois compagnies.

Or pour identifier les hypothèses dans lesquelles le service vetting doit intervenir, il faut souvent passer d'abord par une étude du contrat souscrit par l'affréteur, notamment au regard de l'incoterm utilisé²⁰. Dans une vente FOB²¹ par exemple, le vendeur doit livrer la cargaison à la lisse du navire. Il entre donc en contact avec le navire même s'il ne l'affrète pas, et même si la propriété de la cargaison passe à l'acheteur au moment du chargement. A ce titre, le "trader" pétrolier doit donc faire appel au service vetting pour s'assurer de l'acceptabilité du navire.

Dans les majors pétroliers, une collaboration s'impose entre les services "trading", "juridique" et "vetting". Avant chaque négociation de contrat impliquant la compagnie, le trader devra d'abord consulter son service vetting.

Mais s'il doute de l'implication de la compagnie dans la conclusion de tel ou tel contrat commercial, ou s'il souhaite changer l'incoterm du contrat afin de mettre la compagnie à l'abri d'un risque, il consultera le service juridique

D'une manière générale, les juristes se tiennent à la disposition des traders pour les conseiller dans l'adaptation de leurs contrats aux exigences de sécurité.

Chez TOTAL, il existe une note interne répertoriant tous les cas dans lesquels le service vetting doit intervenir en fonction de l'incoterm utilisé. Ce document constitue un outil indispensable pour les traders. Tout bon trader désirant utiliser un navire refusé par le service vetting, cherchera en effet à changer l'incoterm du contrat pour pouvoir utiliser ce navire sans obligation d'accord préalable

²⁰ Les INCOTERMS (International Commercial Terms) sont des règles publiées par la CCI (Chambre de Commerce Internationale) donnant la signification des expressions utilisées dans le commerce international et qualifiant un contrat de vente. Chaque condition de vente est désignée par ses initiales (FOB, CAF, DEQ...) et définit les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur.

²¹ Dans l'INCOTERM FOB ("free on board" ou "franco bord"), le vendeur FOB a rempli son obligation de livraison quand la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement désigné. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise à partir de ce point.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Notons cependant que toute modification des termes du contrat de vente ou d'affrètement à la suite du refus d'un navire par le service vetting doit être soumise à l'approbation de la Direction juridique compétente.

On conclut que le service vetting d'une compagnie pétrolière a tout d'abord pour charge d'inspecter les navires intéressant la compagnie dans son activité de transport d'hydrocarbures, Rappelons que ces inspections ont pour but de s'assurer de la qualité des navires et de leur équipage au regard de la sécurité et de la prévention des risques d'accident ou de pollution. Elles sont basées sur la réglementation internationale (SOLAS, MARPOL, STCW, etc), les recommandations émises par des organismes professionnels (comme l'OCIMF) et des standards internes.

Le service vetting doit ensuite sélectionner les navires utilisables en fonction des résultats de ces inspections, puis tenir à jour un fichier interne de navires classés "acceptables" ou "non acceptables". Il peut également servir de conseil à toutes les entités de la compagnie pour ce qui est du choix des navires à utiliser pour le transport de tel ou tel type de cargaisons. En tant qu'anciens navigants (pour la plupart), les membres du service vetting présentent en effet toutes les qualités de véritables experts maritimes, à même de développer une activité de conseil de qualité.

Enfin le service vetting peut être amené à travailler au sein d'organismes professionnels tels que l'OCIMF ou le CDI, afin d'établir une politique générale de vetting et d'améliorer les critères d'inspection.

Quoi qu'il en soit, l'activité d'un service vetting d'affréteur demeure surtout partagée entre l'inspection et la sélection de navires. L'inspection ayant déjà fait l'objet de plusieurs développements, on s'attardera donc plus ici-bas sur le processus de sélection des navires

2-3-3 L'inspecteur :

Après s'être intéressé aux personnes morales acteurs du vetting que sont l'armateur et l'affréteur, il convient de s'attarder maintenant sur une personne physique non seulement acteur mais surtout auteur du vetting : l'inspecteur. L'originalité de son statut ainsi que l'étendue de ses compétences montrent tout l'intérêt d'une profession encore pourtant mal connue du grand public.

Un inspecteur vetting peut avoir deux statuts différents : soit il est rattaché au service vetting d'une compagnie pétrolière, soit il travaille pour le compte de celle-ci, mais en toute indépendance.

2-3-3-1 L'inspecteur rattaché au service vetting de la compagnie pétrolière :

L'inspecteur peut être lié au service vetting de la compagnie par un contrat de travail, ce qui engage alors sa responsabilité d'une manière toute relative.

Lien de subordination à l'employeur : Le contrat de travail est défini par l'article L. 120-3 alinéa 2 du Code du Travail comme étant le contrat par lequel une personne fournit des prestations à un donneur d'ouvrage dans des conditions qui le placent « *dans un lien de subordination juridique permanente* » à l'égard de celui-ci. La jurisprudence est venue compléter cette définition en y ajoutant le critère de la rémunération.

L'objet du contrat de travail consiste ainsi en la mise à disposition d'une personne sous la subordination d'une autre, afin d'exercer une activité rémunérée. En outre, la jurisprudence a précisé la notion de « lien de subordination » qui n'était pas proprement définie par le législateur : ce lien exige l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné. Le travail au sein d'un service organisé peut ainsi constituer un indice du lien de subordination lorsque l'employeur détermine unilatéralement les conditions d'exécution du travail.

En l'espèce, le lien qui rattache un inspecteur à une compagnie pétrolière s'analyse bien comme un contrat de travail dès lors que celui-là propose à celle-ci ses compétences techniques et maritimes, qu'il les exerce dans le cadre d'un service vetting, et qu'il est rémunéré à cette fin.

La conclusion d'un contrat de travail met cependant à la charge de l'inspecteur un certain nombre d'obligations, dont le manquement peut engager sa responsabilité.

Responsabilité :

En tant que salarié, l'inspecteur se doit par définition d'honorer son contrat de travail. Cette obligation comprend tout d'abord celle d'exécuter le travail pour lequel il a été employé, ensuite celle de respecter les clauses du contrat qui régissent l'exercice de son travail. Il est fréquent qu'une clause de mobilité soit insérée dans le contrat des inspecteurs, ceux-ci étant

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

amenés à se déplacer de par le monde pour inspecter différents navires. La clause d'objectifs est, elle aussi, souvent employée, afin de s'assurer que l'inspecteur effectue un nombre minimum d'inspections au cours de l'année. Mais en tout état du contrat, celui-ci doit être effectué de bonne foi et avec loyauté par l'inspecteur salarié, comme l'exige l'article 1134 alinéa 3 du Code civil. Le droit du travail n'ignore pas, en effet, l'obligation de bonne foi propre au droit commun des contrats. Les parties liées par une convention de travail sont tenues de ne rien faire qui soit de nature à en compromettre l'exécution loyale. L'inspecteur manquant aux obligations inhérentes à son contrat de travail peut voir sa responsabilité engagée sur deux fondements. Tout d'abord sur le fondement disciplinaire. Par exemple, un inspecteur qui contrôle un navire sans respecter certains principes internes à la compagnie pétrolière en matière de sécurité, pourra être sanctionné par son supérieur hiérarchique au moyen d'un avertissement. Ensuite, sur le fondement contractuel, seule la faute lourde de l'inspecteur salarié peut être le fait générateur justifiant la réparation du dommage causé à la compagnie qui l'emploie.

La Cour de cassation, depuis un arrêt du 27 novembre 1958, a ainsi limité le champ de la responsabilité du salarié, dans la mesure où l'entreprise doit assumer le risque d'exploitation. La faculté de licencier refoule en effet la responsabilité contractuelle du salarié. Par ailleurs, la faute lourde se place au sommet de l'échelle des fautes. Elle suppose l'existence d'un élément intentionnel : l'intention de nuire à l'employeur. Or on imagine mal l'hypothèse d'un inspecteur sabordant un contrôle de sécurité pour nuire aux mastodontes que peuvent être les majors pétroliers. Tout d'abord ce ne sont pas les résultats d'un seul et même inspecteur qui amèneront le service vetting de la compagnie à accepter le navire (pensons notamment aux échanges d'informations entre membres de l'OCIMF). Ensuite, encore faut-il que le navire mal inspecté cause ou subisse un accident, que l'accident engendre une pollution, et que cette pollution soit à même d'engager de manière certaine la responsabilité de la compagnie pétrolière (ce qui n'est pas encore acquis !)... L'inspecteur averti n'a donc que très peu d'espoir de faire aboutir son intention de nuire, de même que son employeur aura bien du mal à la prouver.

Enfin la responsabilité d'un inspecteur salarié peut paraître mesurée en ce que ses fautes ne l'engagent pas personnellement, mais engagent la compagnie qui l'emploie. Au terme de l'article 1384 alinéa 5 du Code civil, les commettants sont en effet responsables « *du dommage causé par leurs [...] préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés* ». La jurisprudence ayant caractérisé les rapports du commettant au préposé en un lien de

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

subordination, il est clair que la compagnie pétrolière engage sa responsabilité civile pour les fautes commises par l'inspecteur qu'elle emploie.

Néanmoins, il est « responsabilisant » pour un inspecteur de savoir qu'il représente l'enseigne de la compagnie pétrolière qui l'emploie. S'il n'est, *a priori*, pas civilement responsable de ses fautes, il ne peut pour autant se prémunir contre un risque de licenciement pour faute grave.

De fait, un inspecteur salarié a donc une certaine responsabilité, moindre cependant que celle de l'inspecteur indépendant.

2-3-3-2 L'inspecteur indépendant :

Même indépendant, un inspecteur a toujours un lien qui le rattache à la compagnie pétrolière affréteur. Mais son indépendance lui vaut un régime de responsabilité plus contraignant que celui de l'inspecteur salarié.

Lien de rattachement à l'affréteur :

L'inspecteur indépendant est rattaché à l'affréteur par un contrat d'entreprise. Désigné sous le nom de "contrat de louage" par l'article 1710 du Code civil, il correspond à un "*contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles*". Précisé par la jurisprudence, le contrat d'entreprise s'analyse comme un contrat par lequel une personne (l'entrepreneur) s'engage moyennant rémunération à accomplir de manière indépendante un travail, au profit d'une autre (le maître de l'ouvrage), sans le représenter. Si la dénomination des parties (entrepreneur et maître de l'ouvrage) renvoie au premier abord au domaine immobilier, la prestation matérielle peut aussi concerner un meuble, voire un travail intellectuel. C'est dans ce dernier cas de figure que s'inscrit le contrat rattachant l'inspecteur indépendant à l'affréteur. L'inspecteur (entrepreneur) s'engage, moyennant rémunération, à effectuer pour le compte de l'affréteur (maître de l'ouvrage) un certain nombre d'inspections de navires par mois ou par année, c'est selon. Ce contrat s'analyse donc comme un contrat de louage de service intellectuel, l'inspecteur proposant à l'affréteur ses compétences techniques et maritimes.

Par ailleurs, il peut arriver qu'un inspecteur indépendant soit lié à une compagnie pétrolière par un contrat de sous-traitance. Au terme de l'article 1^{er} de la loi du 31 décembre 1975, la sous-traitance s'analyse comme « *l'opération par laquelle un entrepreneur confie par un sous-traité, et sous sa responsabilité, à une autre personne appelée sous-traitant tout ou*

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

partie de l'exécution d'un contrat d'entreprise [...] conclu avec le maître de l'ouvrage ». En l'espèce, la compagnie pétrolière (maître de l'ouvrage) conclura un contrat d'entreprise avec une société de vetting indépendante (entrepreneur et sous-traité) qui, à son tour, conclura un contrat de sous-traitance avec un inspecteur indépendant (entrepreneur et sous-traitant). L'avantage d'une telle situation juridique est qu'elle permet au sous-traitant d'exercer une action directe en paiement contre le maître de l'ouvrage, au cas où le sous-traité n'aurait pas rempli son obligation de rémunération. Mais le droit à l'action directe est subordonné à l'agrément du sous-traitant par le maître d'ouvrage. En général, le nom de l'inspecteur indépendant à qui la société de vetting confiera le travail figure dans le corps même du contrat d'entreprise liant la société à la compagnie pétrolière.

Responsabilité

Au même titre que l'inspecteur salarié, l'inspecteur indépendant se doit d'exécuter l'objet du contrat et de respecter les clauses qui s'y attachent, ce de bonne foi. Les clauses de mobilité ne sont pas très fréquentes dans les contrats d'inspecteurs indépendants, ceux-ci exerçant leur activité de préférence dans une seule et même zone géographique (Fos/Lavéra ou Anvers/Rotterdam/Amsterdam par exemple). En revanche, les clauses d'exclusivité sont plus courantes. Philippe VOLLMER, par exemple, est un inspecteur indépendant travaillant pour le compte de TOTAL, par l'intermédiaire de la société de vetting GESMAR. Or dans le contrat d'entreprise liant TOTAL (maître de l'ouvrage) à GESMAR (fournisseur de service), Philippe VOLLMER apparaît comme « *consultant exclusif* » pour le compte de TOTAL. Enfin les clauses d'objectifs sont statutaires dans les contrats des inspecteurs indépendants, ceux-ci s'engageant à effectuer un nombre minimum d'inspections par mois ou par année.

Si l'indépendance d'un inspecteur lui confère une certaine liberté dans l'exercice de son activité, elle a pour corollaire une responsabilité accrue.

Contrairement à l'inspecteur salarié délictuellement irresponsable²² et contractuellement responsable seulement en cas de faute lourde, l'inspecteur indépendant peut voir sa responsabilité civile engagée sur deux fondements.

²² Dans un premier temps à tout le moins, l'employeur condamné pour la faute de son préposé (article 1384 alinéa 5 du Code civil) pouvant toujours se retourner contre celui-ci au moyen d'une action récursoire, sur le fondement de l'article 1382 du Code civil.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Tout d'abord sur le fondement délictuel en ce qu'il est seul à répondre de ses fautes. Ensuite sur le fondement contractuel, en ce que le contrat d'entreprise s'analyse comme une « *obligation de faire* » dont le manquement se résout en dommages-intérêts (article 1142 du Code civil) ou en exécution forcée (article 1144 du Code civil).

Ainsi peut-on constater la différence statutaire fondamentale qui distingue un inspecteur salarié d'un inspecteur indépendant. Pour autant, leurs compétences se rejoignent souvent.

En ce qui concerne les compétences de l'inspecteur, celles-ci peuvent s'analyser sous deux angles ; Tout d'abord sous l'angle de ce qu'il "peut" faire dans le sens de ce qu'il est "capable" de faire, ce qui revient à s'intéresser à ses qualifications , ensuite sous l'angle de ce qu'il "peut" faire dans le sens de ce qu'il "est en droit" de faire, ce qui revient à s'intéresser à ses missions . Pour se considérer qualifié, un inspecteur doit avoir suivi une formation et témoigner d'une certaine expérience.

La formation d'un inspecteur se mesure à ses diplômes et aptitudes, ainsi qu'à ses éventuelles accréditations.

Diplômes et aptitudes

A l'heure actuelle, la majorité des inspecteurs vetting détient un Diplôme d'Etudes Supérieures de la Marine Marchande (DESMM) ou l'équivalent, ainsi que de solides connaissances techniques dans le maritime.

Ils doivent par ailleurs présenter des qualités propres, nécessaires à la bonne exécution de leurs tâches d'inspecteur ; La maîtrise de l'anglais, notamment des termes techniques et maritimes est indispensable. La capacité d'analyse et de synthèse, la rigueur, ainsi que l'organisation sont également fondamentales pour les travaux d'inspection et rédactions de rapports. Enfin l'autonomie et l'aisance relationnelle permettent un travail d'équipe sérieux et épanouissant. L'ensemble de ces aptitudes figurait d'ailleurs comme critère d'embauche pour le poste d'inspecteur vetting, sur une offre d'emploi lancée par TOTAL au début de l'année 2003.

Accréditation

Outre leurs diplômes et aptitudes, les inspecteurs peuvent également suivre une formation afin d'être "accrédités" par des organismes reconnus, tels que l'OCIMF, l'EBIS ou le CDI.

L'accréditation de l'OCIMF s'obtient à l'issue d'un séminaire de deux jours, à condition d'avoir satisfait à l'examen final. D'une durée de deux heures, cet examen se partage en deux épreuves: un écrit sous forme de QCM (Questionnaire à Choix Multiples) portant sur la

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

réglementation internationale, puis un oral correspondant à une inspection fictive faite à partir de photos. Une fois accrédité, l'inspecteur doit encore conserver son accréditation en effectuant un minimum d'inspections chaque année, puis en suivant régulièrement les séminaires d'informations organisés par l'OCIMF.

Les accréditations EBIS et CDI s'obtiennent et se conservent en suivant la même procédure, à ceci près qu'une expérience dans les barges (pour EBIS) ou les chimiquiers (pour CDI) est une condition préalable à l'examen. A l'issue des épreuves écrite et orale, les candidats doivent en outre effectuer deux inspections assistées avec succès.

Actuellement, on compte près de 450 inspecteurs accrédités OCIMF, 55 inspecteurs accrédités EBIS et près d'une soixantaine accréditée CDI. L'accréditation n'est certes pas obligatoire, mais elle est un "plus", comme l'indique TOTAL dans son offre d'emploi précitée. Elle crédibilise en effet les compétences de l'inspecteur, mieux, elle les officialise. La plupart des majors privilégie d'ailleurs le recrutement des inspecteurs accrédités. Il n'y a guère que la compagnie pétrolière espagnole CEPSA qui soit connue pour ne pas suivre cette sélection.

Expérience :

Comme pour toute profession, l'expérience doit s'ajouter à la formation pour obtenir une compétence satisfaisante. Or dans le cas des inspecteurs, leur expérience des navires est particulièrement nécessaire, bien que parfois controversée.

-Expérience nécessaire :

Au minimum, un inspecteur débutant doit témoigner d'au moins 5 ans d'expérience dans les fonctions supérieures à bord de navires marchands (en tant que commandant ou second). Il doit par ailleurs avoir une expérience significative de la navigation à bord du type de navire qu'il sera amené à inspecter (pétrolier, chimiquier ou gazier).

-Expérience controversée :

Cependant quelques professionnels mettent en doute les connaissances du milieu maritime de certains inspecteurs. Cette mise en doute ne concerne pas, naturellement les inspecteurs employés par les majors pétroliers, ceux-ci étant du reste majoritairement accrédités. Elle concerne plutôt les inspecteurs rattachés à des sociétés de vetting indépendantes, travaillant pour le compte d'affréteurs.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Leurs critères d'inspection ne sont pas toujours transparents, leur capacité d'analyse pas toujours performante. Dans son rapport de fin d'études de l'ENMM²³, Laurent PERENNES donne un exemple à l'appui :

Il arrive parfois qu'une procédure demandée par l'inspecteur n'existe pas en tant que telle, bien que ses critères soient respectés et figurent dans d'autres procédures. L'inspecteur fera alors une prescription, alors que le navire est en parfait accord avec la réglementation.

Par ailleurs, d'aucun constaterait depuis quelques années un sensible rajeunissement de la profession, ce qui implique un décroissement de l'expérience des inspecteurs.

Au début du vetting, les compagnies pétrolières employaient le plus souvent de jeunes retraités de la Marine Marchande. Mais le développement des inspections a érigé cette activité en un métier à part entière. Désormais, ce sont des candidats de plus en plus jeunes à qui l'on fait appel. N'ayant parfois que quelques mois d'expérience de second capitaine (certains ne vont pas même jusqu'au brevet final), leur manque flagrant de pratique les prive de la compétence nécessaire pour mener à bien une inspection.

Le Commandant A.C. ARDILLON raconte même l'histoire d'un vetting de gazier effectué par un inspecteur n'ayant fait que du pétrole : *"Il avait l'air plus perdu qu'autre chose, mais cela ne l'a pas empêché de noter quelques déficiences"*²⁴. Mesurons toutefois la pertinence de ces propos quand on pense que la moyenne d'âge des inspecteurs de majors est de 38 ans, et que celle de leur temps de navigation est de 15 ans.

Aujourd'hui, la qualification des inspecteurs reste malgré tout un des problèmes majeurs qui préoccupe l'OCIMF, d'autant qu'il s'agit d'un métier exigeant, de par les nombreuses missions qu'il comporte.

2-3-3-4 Missions :

En avant-propos, il convient de rappeler – à des fins terminologiques –, ce qui distingue un « inspecteur vetting » d'un « veteur » : le premier travaille sur le terrain en effectuant des inspections de navires, tandis que le second, parfois amené à se déplacer pour une inspection ponctuelle, travaille surtout au siège, se chargeant de l'analyse des risques et de la sélection des navires.

²³ Le « Vetting », Rapport de fin d'études 1999-2000, annales de l'École Nationale de la Marine Marchande de Marseille, par Laurent PERENNES, Capitaine de 1^{ère} Classe de la Navigation Maritime.

²⁴ Le vetting, une initiative privée qui s'ajoute aux contrôles de sécurité réglementaires, A.C. ARDILLON, site de l'AFCAN (www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html).

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Le rôle de l'inspecteur vetting comme du vetteur consiste à évaluer l'acceptabilité technique des navires du point de vue de leur capacité à assumer le transport d'hydrocarbures dans les meilleures conditions de sécurité. A ce titre, les deux personnages remplissent différentes missions.

Tout d'abord l'inspecteur opère l'inspection des navires selon les critères des instances internationales et les critères du groupe auquel il est rattaché.

Ensuite le vetteur rédige les rapports techniques (SIRE, documents des sociétés de classification, etc) et en rend un avis positif ou négatif. Il peut également contrôler et analyser les rapports des autres inspecteurs du groupe auquel il est rattaché, ainsi que les rapports effectués par les autres compagnies pétrolières.

Le vetteur est également chargé de répondre aux demandes de validation des navires formulées par toutes les entités du groupe.

Par ailleurs, son expérience et son ancienneté au sein du groupe peuvent le conduire à coordonner les missions des inspecteurs de navires en France et à l'étranger.

Enfin, l'inspecteur vetting et le vetteur s'impliquent dans l'activité des instances internationales (OMI, OCIMF) : d'une part en participant aux séminaires qu'elles organisent, d'autre part en leur fournissant régulièrement un travail de recherche et d'analyse d'informations.

Notons que la rémunération d'un inspecteur vetting est fixée *au prorata* des inspections effectuées, tandis que celle d'un vetteur est plus volontiers basée sur un salaire fixe, auquel s'ajoutent les honoraires d'inspections occasionnelles.

Section 3 : Prévention contre les risques de pollution maritime

Ceci consiste à contrôler la sécurité des navires pétroliers, le vetting prend ipso facto toute sa dimension dans la prévention contre les risques de marées noires. Or cette prévention sert deux types d'intérêts : d'une part l'intérêt particulier de la compagnie pétrolière affréteuse, d'autre part l'intérêt général de toute la communauté maritime.

3-1 Prévention au service particulier de l'affréteur :

Selon le commandant A.C. Ardillon, le vetting est l'inspection externe d'un navire pétrolier ayant pour but de « *déterminer les risques que peut présenter ce navire pour la compagnie pétrolière* »²⁵ Au vu de cette définition, la compagnie pétrolière apparaît donc comme étant un destinataire à part entière du vetting, indépendamment de la sécurité maritime en général. A défaut de vetting satisfaisant, la compagnie pétrolière s'expose en effet aux coûts commercial et judiciaire d'un accident et d'une éventuelle marée noire.

3-1-1 Le coût commercial d'une marée noire :

Le coût commercial est toujours très élevé pour une compagnie pétrolière. Tout d'abord, il faut compter le coût de l'accident lui-même, lequel comprend notamment la réparation des dommages corporels, des dommages matériels aux terminaux, le coût de la perte de cargaison, ou encore celui de la rupture d'approvisionnement. Pour exemple, le groupe TOTAL a dû, à la suite du sinistre de l'"Erika", assurer le nettoyage des zones maritimes souillées (îles, Trait du Croisic, etc), réhabiliter les terrains utilisés comme stockages intermédiaires, traiter les 220.000 tonnes de déchets ramassés, mais également participer à la restauration de l'image touristique du littoral²⁶. A la fin de l'année 2001, 145 millions d'euros avaient déjà été consacrés à la lutte contre les conséquences de l'accident de l'"Erika".

De même, Exxon-Mobil a dépensé jusqu'à aujourd'hui plus de 2,2 milliards de dollars pour le nettoyage des côtes souillées à la suite du naufrage de l'"Exxon Valdez"²⁷ Par ailleurs, il ne faut pas oublier qu'une grande partie des coûts de nettoyage et des indemnités aux

²⁵ Le « vetting », une initiative privée qui s'ajoute aux contrôles de sécurité réglementaires, A.C. ARDILLON, site de l'AFCAN (www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html).

²⁶ TOTAL a contribué à hauteur de 2,3 millions d'euros à la campagne de promotion mise en œuvre par le Secrétariat au Tourisme.

²⁷ *Le Monde*, 11 décembre 2002.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

victimes en cas de marée noire est supportée à la fin par les sociétés pétrolières au travers du FIPOL, lequel étant en effet alimenté par leurs contributions. Ces sociétés ont donc tout intérêt à prévenir les risques et à veiller à la qualité du tonnage.

Enfin, l'histoire des catastrophes pétrolières a largement démontré que l'impact médiatique d'une marée noire pouvait porter un préjudice sinon fatal, du moins extrêmement néfaste à l'image de l'entreprise. Il n'est qu'à penser à la catastrophe de l'"*Exxon Vadez*", à la suite de laquelle les esprits ont longtemps assimilé le mot « catastrophe » à l'enseigne « EXXON », puisqu'elle apparaissait sur la coque même du navire en perdition. On peut également penser aux difficultés médiatiques que rencontre la compagnie TOTAL depuis le sinistre de l'"*Erika*", notamment en ce qui concerne son sponsoring de compétitions de voile (pourtant bien généreux, c'est dire combien on lui en veut...). En mars 2003, la société a en effet dû renoncer à son projet de partenariat avec la Fédération Française de Voile pour le championnat du monde des multicoques 60 classe ORMA, ce devant l'opposition de plusieurs ligues régionales et la pression de certains acteurs du monde de la voile. *« Le moment n'est pas encore venu de le concrétiser [le projet de partenariat] malgré les actions entreprises et les engagements pris par le Groupe depuis le naufrage de l'"Erika" en décembre 1999 »*

3-1-2 Le coût judiciaire d'une marée noire :

En l'état actuel de la législation, aucun texte ne met en cause la responsabilité de l'affréteur en cas de marée noire. La "*Civil Liability Convention*" (CLC) de 1969, modifiée par le protocole de 1992, dispose en effet dans son article III.4 que "*aucune demande de réparation de dommage par pollution [...] ne peut être introduite contre [...] tout affréteur*". Néanmoins, le coût judiciaire d'un tel accident à la charge des compagnies pétrolières est loin d'être inexistant

En effet, la responsabilité pénale de l'affréteur peut toujours être recherchée sur le fondement de la pollution maritime (article 4 de la Convention MARPOL, articles L 218-10 et suivants du Code de l'environnement) ou de la mise en danger d'autrui. Quant à sa responsabilité civile, elle peut être engagée dès lors qu'il est prouvé que l'affréteur a commis une faute inexcusable, c'est-à-dire "*un fait ou une omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement*".

L'article III.4 f) de la CLC 69/2 brise en effet l'immunité civile de l'affréteur en cas de faute inexcusable de sa part. Cependant, la Convention ne régit que le régime de

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

responsabilité civile du propriétaire du navire polluant, et non celui de l'affréteur ayant commis une faute inexcusable. C'est donc au droit national que revient cette charge.

Dans l'hypothèse où le droit applicable serait le droit français, la responsabilité civile de l'affréteur peut être recherchée sur le terrain délictuel ou quasi-délictuel pour faute ou négligence dans le choix du navire (articles 1382 et 1383 du Code civil). Elle peut également être recherchée sur le terrain contractuel par l'armateur lui-même, dans le cadre de la charte-partie d'affrètement (nomination d'un port « non sûr », mauvaises instructions au bord). Par ailleurs, on constate une tendance générale des juges à mettre en cause la responsabilité des « donneurs d'ordre » en matière de transports. Et il est clair que si les affréteurs et/ou les propriétaires de cargaisons ne se préoccupent pas de la qualité des moyens de transport utilisés, ils finiront par y être contraints par le législateur

Enfin, les compagnies pétrolières ont intérêt à se prémunir contre les tentations de « deep pocket », c'est-à-dire contre la tentation des juges à se livrer, en l'absence de textes, à des contorsions juridiques permettant de mettre en cause celui qui dispose de la puissance économique la plus grande. Or dans un milieu où se confrontent beaucoup d'intervenants insolubles, la compagnie pétrolière demeure la première cible économique, seule à même de faire face aux réclamations des victimes.

Ainsi peut-on mesurer tout l'intérêt qu'ont les grands groupes affréteurs de navires pétroliers à développer un service vetting, afin de minimiser les risques de coûts commercial et judiciaire que pourrait leur causer une marée noire.

3-2 Prévention au service général de la sécurité maritime

Au-delà de l'intérêt particulier des compagnies pétrolières, la procédure vetting reste une mesure sécuritaire qui sert l'intérêt de toute la communauté maritime. L'élaboration de la base SIRE a en effet permis aux opérateurs maritimes d'échanger des informations techniques concernant la flotte mondiale de tankers, et ce faisant de faciliter et sécuriser le marché mondial de l'affrètement pétrolier. Devant le succès d'une telle initiative, d'autres bases de données sont apparues par la suite, obéissant toujours au même souci d'amélioration de la sécurité maritime.

3-2-1 **La base de données SIRE** :

Elaborée par l'OCIMF avec la collaboration d'INTERTANKO, la base de données SIRE est d'autant plus utile aux opérateurs maritimes qu'elle fonctionne d'une manière simple et efficace.

Organismes instigateurs :

- *L'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)*

L'OCIMF est une association regroupant actuellement 42 **93** compagnies pétrolières ayant des intérêts dans le transport maritime et la transformation de produits pétroliers. Parmi ces compagnies, on peut surtout retenir les majors, membres les plus influents dans l'association : BHP Transport Limited, BP Shipping Limited, Chevron Shipping Company, Exxon Company International, Mobil Shipping and Transportation Company, Norske Hydro AS, Somarelf, Texaco Oil Trading and Supply Inc, Total Trading and Supply SA, Repsol.

Essentiellement concernée par la sécurité et la prévention de la pollution, l'OCIMF représente ses membres devant les organisations internationales telles que l'OMI, et devant les gouvernements nationaux. Créée à Londres le 8 avril 1970, elle représentait au départ la réponse de l'industrie pétrolière aux risques de pollution maritime révélés après l'accident du "*Torrey Canyon*".

Aujourd'hui, la mission principale de l'OCIMF est d'être reconnue au niveau international comme l'autorité la plus avancée sur la sécurité et la protection de l'environnement dans l'exploitation des navires et terminaux pétroliers. Entre autres tâches, l'organisme doit coordonner et présenter les points de vue de ses membres devant l'OMI et les différentes autorités gouvernementales, examiner les propositions techniques émises par l'OMI, informer ses membres de la législation et des règlements nationaux relatifs à la sécurité et à la prévention de la pollution maritime, soutenir des projets de recherche, et enfin publier des guides et recommandations techniques à l'attention de ses membres.

L'initiative majeure de l'OCIMF a été de lancer en novembre 1993 un programme inédit d'évaluation des risques des navires pétroliers : le programme SIRE (Ship Inspection Report). Auparavant, un vetting était nécessaire à chaque affrètement pour le compte de chaque compagnie pétrolière. Plusieurs vettings pouvaient donc être opérés sur un même navire à la même période par plusieurs affréteurs potentiels. La flotte mondiale étant composée d'environ 12.000 tankers, il devenait difficile pour chacun, d'un point de vue logistique et économique, de maintenir à jour les rapports d'inspection de tous les navires susceptibles d'être affrétés. La

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

base de données SIRE a donc été créée pour réunir les informations techniques tenant à l'état et l'exploitation des tankers, et permettre ainsi aux affréteurs de consulter les rapports déjà transmis, ce sans avoir besoin d'inspecter un navire à chaque affrètement. Notons qu'à l'origine, chaque affréteur utilisait son propre protocole d'inspection et format de rapport. Mais rapidement, l'efficacité de la base de données s'en est ressentie. L'OCIMF a donc révisé le programme en uniformisant les procédures d'inspection. Désormais, tous les membres de l'OCIMF participant au programme SIRE se plient à une méthode commune de vetting en remplissant les VPQ et VIQ.

- L'INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners)

De même que les compagnies pétrolières se sont réunies au sein de l'OCIMF, les armateurs indépendants de navires pétroliers se sont réunis au sein de l'INTERTANKO. Cette association intervient sur divers sujets tels que la sécurité dans la navigation, la prévention des accidents, la protection de l'environnement, etc. Elle travaille en étroite collaboration avec les US Coastguards, la Commission Européenne, mais également l'OCIMF. Tout comme celle-ci, l'INTERTANKO possède un comité vetting, créé en 1991, au sein duquel les armateurs définissent une politique de vetting et étudient les différents problèmes rencontrés lors d'inspections. Ce comité travaille en étroite collaboration avec son homologue de l'OCIMF. Ses représentants assistent aux réunions du SIRE où ils défendent les intérêts des armateurs face aux majors pétrolières. Enfin, l'INTERTANKO contribue à la bonne tenue de la base SIRE en publiant régulièrement un « *Guide for Vetting Inspections* », lequel permet au bord et au siège des compagnies maritimes de mieux appréhender un vetting. Des indications sur la manière de remplir un VPQ ou le déroulement d'une inspection sont notamment fournies. De la sorte, les rapports SIRE gagnent en qualité et la base de données en devient d'autant plus fiable.

-Fonctionnement

Les informations diffusées par la base SIRE sont accessibles par voie informatique aux membres de l'OCIMF, aux opérateurs de terminaux pétroliers, aux traders, aux autorités de l'Etat du port et à celles de l'Etat du pavillon. Mais les affréteurs potentiels non membres de l'OCIMF peuvent également accéder à ces données, de même que les organisations et autorités gouvernementales chargées de la sécurité et de la prévention de la pollution.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

La facilité d'utilisation et la fiabilité des données du SIRE en font un système parfaitement exploitable depuis presque 10 ans. Plus de 25.000 rapports d'inspection ont déjà été transmis, et plus de 20.000 déjà consultés. Chaque mois, ce sont environ 700 rapports qui sont envoyés au SIRE, chiffre du reste en constante augmentation.

Notons qu'à l'origine, le nombre de rapports consultés était inférieur au nombre de rapports transmis. Or la tendance s'est aujourd'hui inversée. On compte aujourd'hui environ 1.200 consultations pour 1.000 transmissions. A ce titre, le Commandant Laurent PERENNES avance que « si la tendance se poursuit, il faudrait augmenter le nombre d'inspections » Cette suggestion demeure néanmoins sujette à caution. L'inversion de tendance, en effet, ne révèle pas un essoufflement du programme, mais au contraire son évolution normale. Désormais, un rapport d'inspection peut être exploité par plusieurs affréteurs potentiels. Il est donc logique et conforme à l'esprit du projet de l'OCIMF, que les consultations soient aujourd'hui plus nombreuses que les transmissions.

3-2-2 Les autres bases de données :

Parallèlement à la base SIRE exclusivement dédiée aux navires pétroliers, se sont développées d'autres banques de données également utiles à l'industrie pétrolière et chimique. Tout d'abord la base de données communautaire *Equasis*, concernant tous types de navires de commerce. Ensuite la base EBIS (*European Barges Inspections System*), concernant les barges pétrolières européennes. Puis la base CDI (*Chemical Data Inspection*), concernant les navires gaziers et chimiquiers. Enfin la base Mackenzie, une base privée et marginale.

✓ La base Equasis

Disponible sur Internet depuis le 1^{er} mai 2000 (www.equasis.org), Equasis est un outil gratuit permettant à tout acteur du commerce maritime d'obtenir l'historique de l'un des 66.000 navires de plus de 100 tonneaux qui y sont recensés, soit la quasi-totalité de la flotte marchande mondiale. Une vingtaine de sociétés ou associations, dont le Lloyd's Register of Shipping (seul fournisseur commercial), alimentent la base de données. Les informations proviennent ainsi de l'IACS (International Association of Classification Societies), des P&I Clubs (Protection & Indemnity Clubs), de l'ITF (International Federation of Transport), des PSC (Port State Controls), etc. Figurent dans chaque historique les caractéristiques du navire, le nom des armateurs successifs, les pavillons (actuel et anciens), les détentions ainsi que les différentes défaillances observées. Notons qu'il ne s'agit que de données factuelles. Cette juxtaposition d'informations élémentaires sur une plate-forme unique apporte une image

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

nouvelle et globale des navires, mais ne propose aucun classement de navires par ordre de mérite. L'utilisateur est plutôt invité à se forger un propre jugement sur les données proposées, à la lumière de son expérience professionnelle et de son échelle de valeurs personnelle.

Inspiré du programme SIRE, Equasis est aujourd'hui la banque de données la plus consultée dans le domaine de la sécurité maritime. Pour exemple, le Centre des Affaires Maritimes de Saint-Malo, gestionnaire de la base, a comptabilisé 106.000 visites du site pour le seul mois de mai 2002. L'intérêt majeur d'Equasis réside en fait dans la facilité de son accès et l'importance du public qu'elle vise. Contrairement à la base SIRE, réservée aux acteurs du monde pétrolier, Equasis s'ouvre à l'ensemble des acteurs du monde maritime.

Ceux d'entre eux n'ayant pas les moyens d'entretenir un service vetting peuvent ainsi accéder gratuitement aux informations minimales susceptibles de leur donner une idée de l'état du navire. Il s'agit d'un premier filtre, bien utile pour éviter l'affrètement de navires « poubelles ».

✓ **La base EBIS (European Barges Inspections System)**

Fonctionnant depuis le 1^{er} juillet 1998, le système d'inspection de barge européen EBIS a été mis en place par différentes sociétés chimiques et pétrolières afin d'améliorer la sécurité des transports par barge citerne²⁸

Comme Equasis, EBIS reprend plusieurs des principes de fonctionnement du système SIRE. Le questionnaire EBIS, disponible en quatre langues et chargeable à partir du site www.ebis.nl doit être rempli pendant le vetting de la barge, par un inspecteur accrédité EBIS (c'est-à-dire ayant suivi une formation spéciale et satisfait à l'examen final). Les réponses du questionnaire ainsi que les commentaires du commandant de la barge forment un rapport d'inspection, lequel est enregistré dans une base de données centrale administrée par IVR (Registre de la Navigation du Rhin) à Rotterdam. L'armateur de la barge reçoit ensuite une copie du rapport, et peut y adjoindre à son tour des commentaires. Sept jours après, tous les membres d'EBIS peuvent accéder à ce rapport, l'analyser et le confronter à d'autres sources d'information pour décider si la barge en question est acceptable ou non.

²⁸ Une barge citerne est un bateau à fond plat utilisé pour le transport fluvial d'hydrocarbures, ainsi que pour le chargement et le déchargement des navires de mer ne pouvant pas opérer à quai

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

On compte aujourd'hui 16 sociétés membres d'EBIS : BASF, Bayer, BP, Chevron Texaco, Conoco, DSM, Dow, Exxon, HPI, Holborn, Infracor Hüls, Shell-Dea Oil GMBH, Shell Rhine Supply, Statoil, Total et Rhodia. Si toutes ces sociétés alimentent et utilisent la base EBIS, il faut cependant préciser que l'approbation d'une barge à partir des informations EBIS relève de leur seule responsabilité.

L'objectif d'EBIS est enfin que chaque barge qui se trouve dans la base de données soit annuellement inspectée. Le nombre d'inspections selon les critères EBIS va, en tous les cas, grandissant. Depuis début 2008, déjà 1425²⁹ barges citernes ont été inspectées.

✓ **La base CDI (Chemical Data Inspection)**

Opérationnelle depuis juin 1995, la base CDI a été mise en place par le Chemical Distribution Institute (CDI également), un organisme indépendant créé à l'initiative des sociétés chimiques et pétrolières. Visant à améliorer la sécurité du transport de produits chimiques, la base CDI répertorie les rapports de l'ensemble des navires chimiques ayant fait l'objet d'une inspection par un inspecteur accrédité (c'est-à-dire ayant passé un examen organisé par le CDI, et suivant régulièrement les séminaires de formation).

Chaque rapport présente les réponses de l'inspecteur à un ensemble de questions élaborées par les membres du CDI, afin de s'assurer de la conformité du navire chimiquier aux principaux standards de sécurité. A ce questionnaire s'ajoutent les commentaires de l'inspecteur, ainsi que les éventuelles réponses de l'opérateur.

La base CDI est ouverte aux compagnies chimiques, aux armateurs de pétroliers, gaziers et chimiques, aux opérateurs de terminaux, ainsi qu'aux inspecteurs accrédités. Après établissement d'un identifiant et d'un mot de passe, son accès s'opère gratuitement *via* le site du CDI (www.cdi.org.uk).

Outre son apport sécuritaire, le projet du CDI présente également un intérêt économique pour les sociétés chimiques et pétrolières. Celles-ci ont en effet tout intérêt à mutualiser leurs moyens financiers et humains, afin de concevoir un système d'inspection unique et fiable.

²⁹Statistiques recueillies sur le site de la base EBIS : www.ebis.nl.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Depuis huit ans qu'il existe, le programme du CDI est en constante évolution, à force de perfectionnement. Notons par ailleurs que l'industrie chimique européenne a désormais l'obligation de n'utiliser ou de n'affréter que des chimiquiers agréés par le CDI, l'agrément devant être renouvelé chaque année. La base CDI a donc de beaux jours devant elle, soit surtout de nouveaux et nombreux contribuables à espérer.

✓ **La base Mackenzie**

En marge des programmes gratuits précités, il existe une banque de données privée à destination des affréteurs, concernant la qualité des navires - citernes, et accessibles à titre onéreux. Il s'agit de la base Mackenzie, éditée par la firme américaine du même nom. Elle répertorie plusieurs milliers de navires - citernes et attribue à chacun d'eux une note de sécurité sur 5. En 1999, elle attribuait par exemple à l'Erika une note de 1/5. Néanmoins, la plupart des groupes pétroliers ne considèrent pas ces notes, estimant leurs producteurs peu fiables et leurs critères de notation peu transparents. La note Mackenzie n'est donc considérée que dans la mesure où elle corrobore les résultats de bases officielles.

Section 4-Analyse de l'impact du vetting sur les risques liés au transport pétrolier :

Introduction

Maintenant on va signaler les réels impacts sur les risques potentiels qui pourrait conduire un navire à essuyer un incident maritime de n'importe quelle sorte, incendie, marée noire, percusion 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 l'avis général si le vetting est une inspection supplémentaire ou complémentaire.

- **Situation**

Les risques liés aux transports maritimes sont très importants, les compagnies pétrolières bien que leur revenu soit considérable, ont beaucoup à perdre lorsqu'un accident survient pour cette raison. Elles ont besoin de plus en plus de navires fiables.

Cette matrice risque va nous permettre de découvrir l'impact du vetting sur la diminution ou non du risque avec ou sans.

La matrice se compose comme suit :

- **Axe de gravité :**

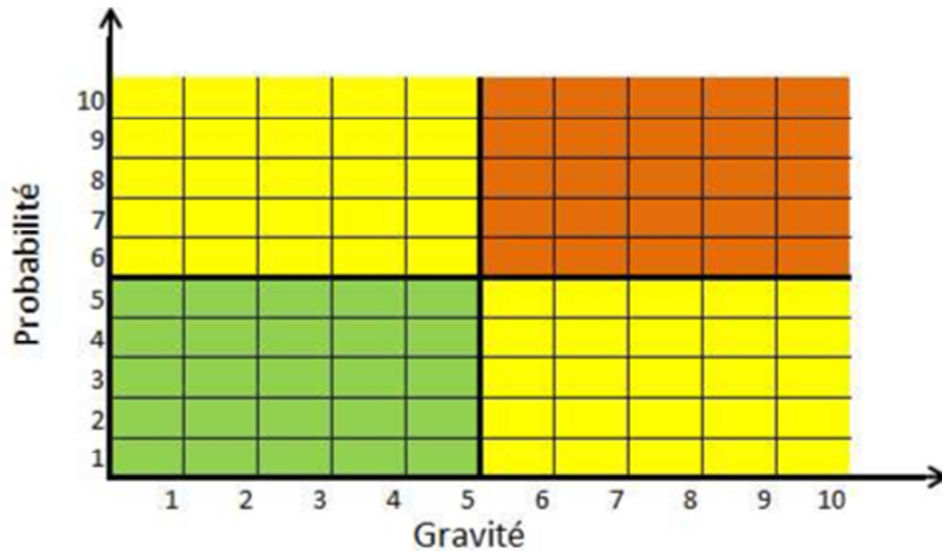
Cet axe détermine l'effet que provoque le risque sur un sujet déterminé.

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 probabilités :**

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

-La matrice



L'analyse :

L'analyse se déroulera de cette façon :

- Le critère analysé est présenté, tous les éléments s'y référant qui sont décrits pour avoir une vue plus détaillée du critère.
- Le critère est mis en relation avec le vetting
- Pour chaque critère deux matrices 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.

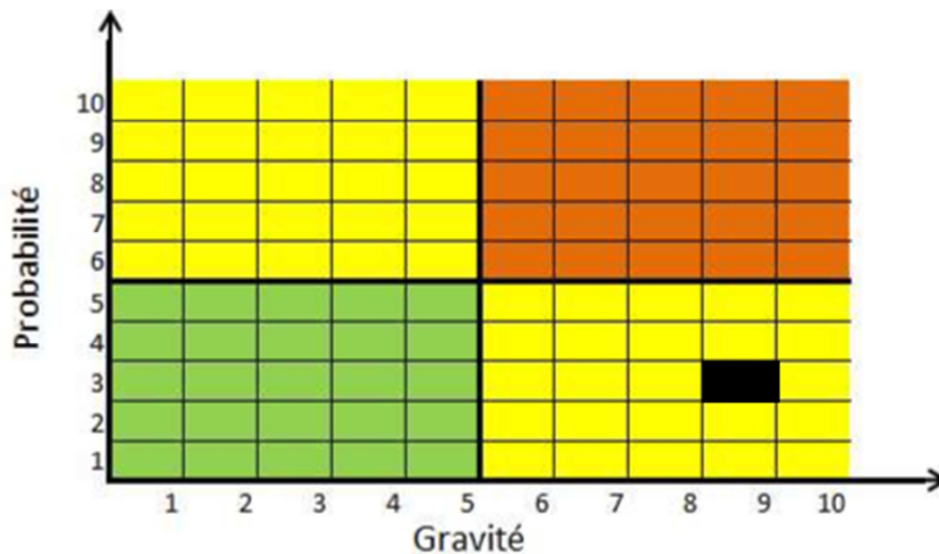
4-1 Risques liés à la structure du navire :

Toutes les structures du navire comme la coque, la salle de machine, les ballastes, les citernes, les conduites, le système de ventilation et de pression, le système de gaz inerte doivent être inspectées et soumises à maintenance car elles sont primordiales dans la fonction du navire.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

✗ Risques sans vetting :

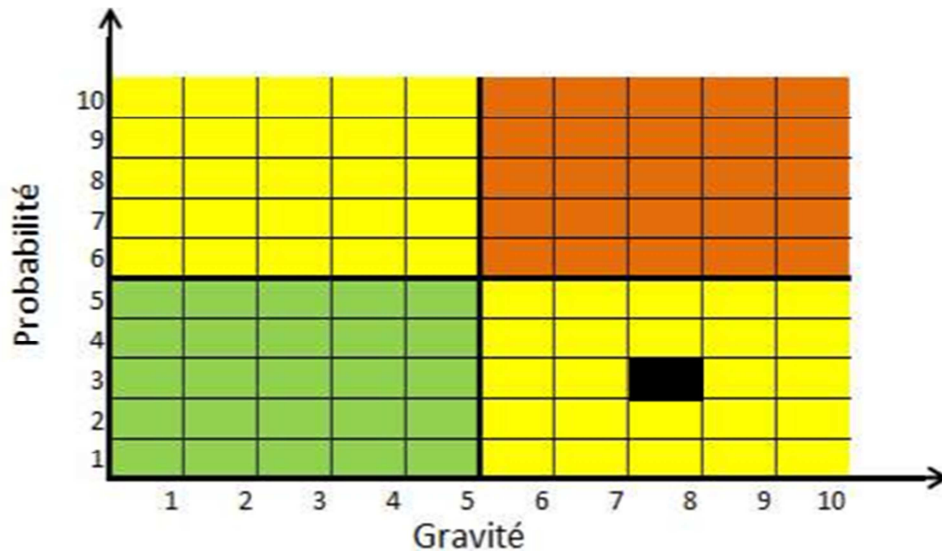
Les incidents liés aux risques des structures est très importants mais se manifestent peu souvent pour prendre un exemple connu, l'Erika, c'est la structure externe du navire qui a cédé par manque de réparation.



✓ Risque avec vetting :

Lorsqu'un inspecteur examine le pétrolier, il le fait la plupart de temps lors d'un déchargement de marchandise. Les ballaste 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.



Conclusion :

Même en suivant les prescriptions vetting en ce qui concerne 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.

4-2 Risque liés à l'équipage :

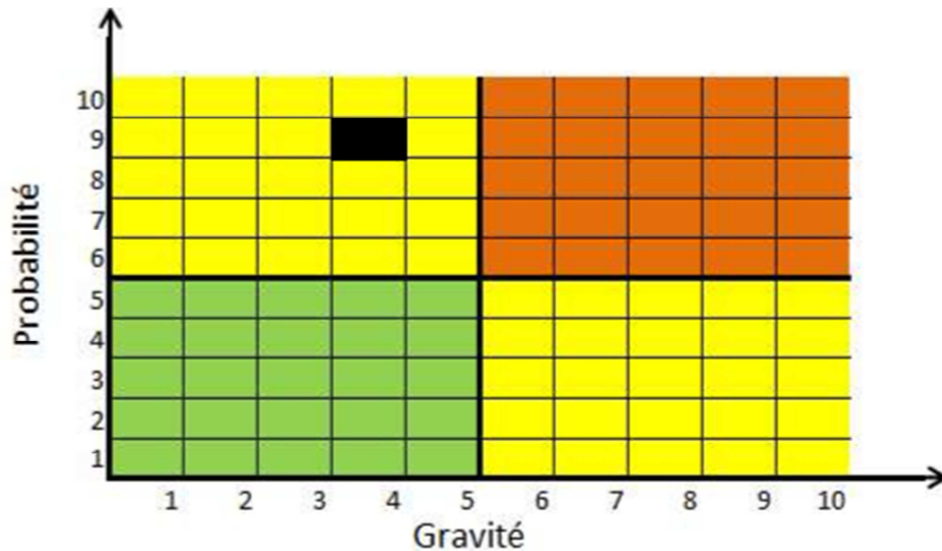
L'équipage d'un navire est choisi dans la plupart des cas par l'armateur. Il se présente sous la forme d'un groupe d'officier et de personnel d'exécution ainsi que pour certain, d'élèves officier.

Risque 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 a bord.

Les différents ethniques et le problème de communication, les risques surviennent aussi le manque de repos du a une mauvaise gestion du temps..etc

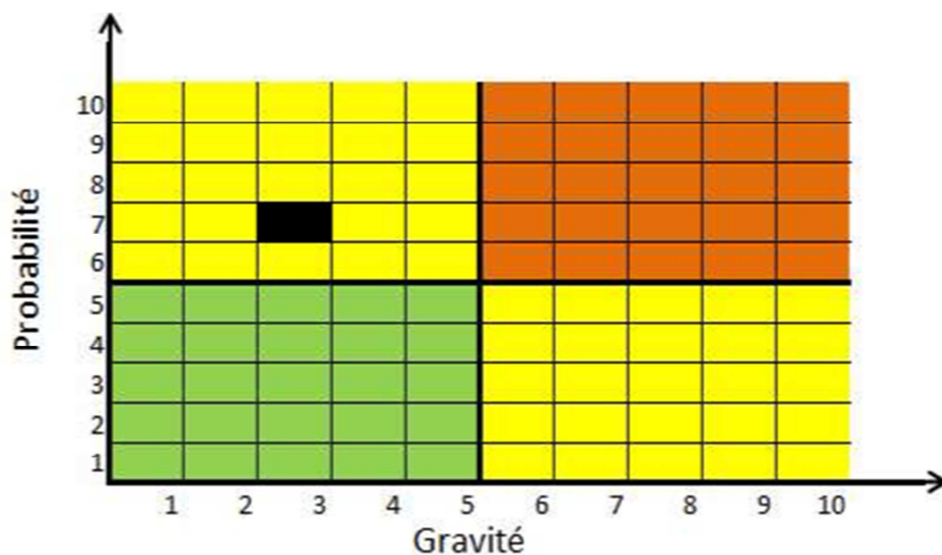
Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime



✓ Risques avec le vetting :

Grace 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.

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



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.

Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Aussi la communication entre les hommes est primordiale

4-3 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 sont élaborer au fur et a 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 le les voyages s'effectuent que le navire subit des contrôles, des réparations ou des reclassifications.

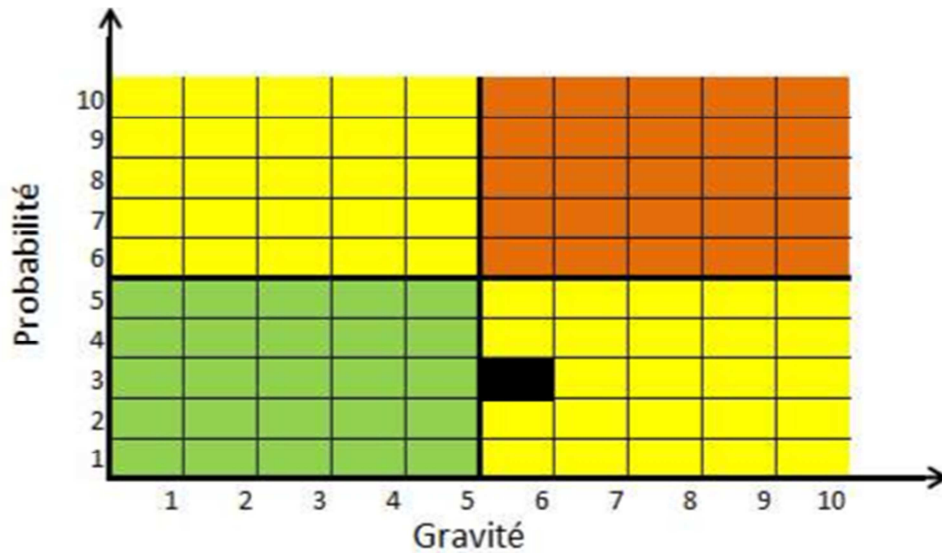
Les documents relatifs aux divers chargements sont archives au même titre que les polices concernant l'équipage certifiant qu'il n'y a ni drogue ni alcool et les enregistrements de maintenance fait sur le navire. Les cartes et les documents nautiques font également partie des documents du navire.

✓ Risques sans vetting :

Les risques qu'il ait un incident sont très élevés dans le cas d'une indisponibilité de 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 contrôle effectués par les organismes tel que l'état du port tel société de classification.

Les inspecteurs vérifient si les certificats les brevets et manuels sont à bord, il peut arriver qu'un problème en amont se manifeste, en prenant exemple de l'Erika, la société de classification avait certifié le navire mais la mention de réparation de structure avait disparu, les conséquences ont été désastreuses.

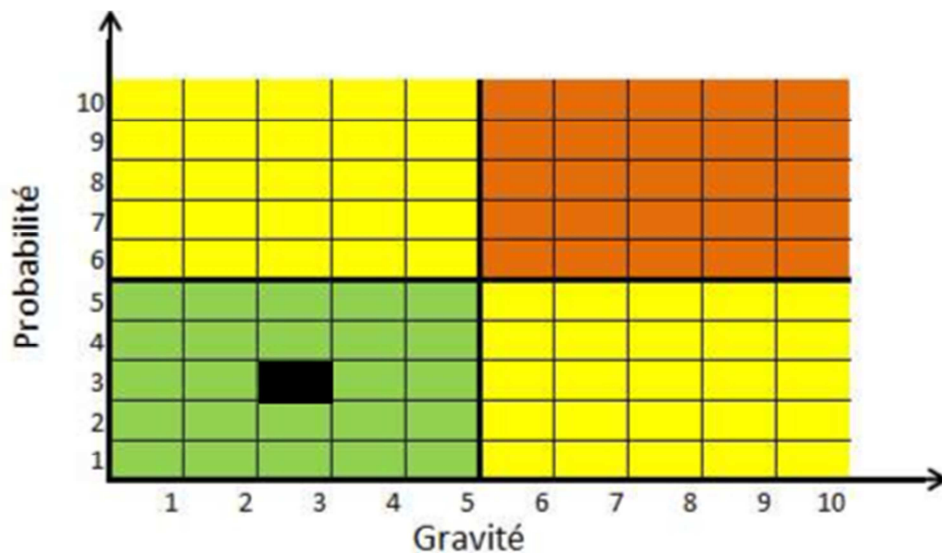
Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime



✓ 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 dit être également rempli et consultable.

Posséder tous 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.



Chapitre II : le Vetting, un Instrument de Sécurité Maritime

Ces documents doivent être à bord, dans tous 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 passe du navire et découvrir si une faille c'est glissée dans les contrôles et les classifications du navire.

Conclusion

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 ce dernier a évolué en une profession à part entière, les armateurs eux-mêmes ont dû se plier à cette nouvelle règle contraignante certes mais bénéfique.

Le vetting possède une influence très importante dans la diminution des accidents pétroliers de toutes natures. Ceci a été démontré avec l'analyse de l'impact par un tableau qui représente les risques globaux qu'un incident se produise sur le navire si celui-ci ne soumet pas à la certification vetting en comparaison avec un navire étant pleinement en règle avec ces certifications. La probabilité est multipliée par la gravité puis le total est divisé par trois cent qui représente le pourcentage total de chaque risque puis le résultat est multiplié par cent pour évaluer en pourcentage et voir si le vetting a une influence sur les risques.

Tableau

Risques globaux comparaison

Risques	Sans vetting	Avec vetting
Structure	27	24
Equipage	36	21
Certificats	18	9
Total	27 %	18%

D'autres risques n'ont pas été cités comme les risques d'équipements et risque de procédures. Le tableau de résumé nous montre bien que les risques sont diminués de moitié avec l'introduction du vetting.



Chapitre III

Présentation de l'Entreprise Hyproc Shipping Compagnie

Etude de cas sur la procédure d'Affrètement



Section 1 : Présentation de l'entreprise Hyproc :

Introduction :

HYPROC SHIPPING COMPANY est spécialisée dans le transport maritime des hydrocarbures et produits chimiques, pionnière dans le transport du GNL, cumule une expérience de plus d'un quart de siècle dans son domaine avec à son actif près de 3500 voyages maritimes internationaux à travers le monde et plus de 300 millions de mètres cubes de GNL et près de 5 millions de miles parcourus dans les mers et océans.

1-1 Identification de l'entreprise :

La SNTM-HYPROC « SPA » dont le siège est implanté à ARZEW depuis 1982 a été transformée au mois de décembre 1995 en société par actions dont le capital social est détenu entièrement depuis 1997, par le Groupe SONATRACH.

Le siège social de Hyproc SC, précédemment à Arzew, est depuis le 8 mars 2005 à la "Zone des Sièges" ZHUN - USTO à la ville d'Oran, deuxième pôle économique et industriel d'Algérie.

HYPROC S.C, est partie intégrante du groupe pétrolier SONATRACH qui occupe actuellement à l'échelle mondiale le rang de 5ième producteur et 4ième exportateur de GNL et 2ième producteur de GPL en 2010.

Elle active pleinement dans la commercialisation de la production du groupe Sonatrach aussi bien à l'**export** qu'à travers les échanges nationaux.

Les statuts de l'Entreprise ont connu des modifications à partir de 12 mai 2003. Ces modifications ont porté sur :

- L'augmentation du capital social qui passe de 2.200.000.000 DA à 12.000.000.000 DA
- Le changement de la dénomination sociale qui devient ainsi « HYPROC SHIPPING COMPANY » en abrégé « HYPROC SC »,
- Le transfert du siège social d'Arzew à Oran.

Les activités principales de l'Entreprise sont :

- Le transport maritime,
- L'affrètement et le frètement de navires,
- Les fonctions d'agent maritime (tant en Algérie qu'à l'étranger),



- La consignation et le courtage maritime,
- Les travaux d'entretien des navires,
- L'avitaillement,
- Le transit.

1-1-1 Filiales de l'Entreprise.

En vue d'occuper une plus grande place dans le marché maritime national et international ainsi que dans un cadre de restructuration et de diversification des activités de l'entreprise, HYPROC SC a créé deux filiales : MEDIFRET Spa et NAJDA MAGHREB Spa qui viennent augmenter ses ressources d'une part et qui participent d'autre part dans le capital social de la société Avicat spa.

Medifret spa :

Société de courtage et de transport maritime de marchandise hors hydrocarbures au capital social de 10.000.000 DA avec un effectif de six (6) agents. La société de transport maritime des marchandises générales et diverses, par abréviation MEDIFRET a été créée le 12 juillet 1995 et a pour objet :

- Le transport maritime de marchandises.
- L'affrètement de tous navires et/ou l'acquisition de tous moyens nécessaires à la réalisation de son activité principale.

Nadjda Magreb spa :

Spécialisée dans l'entretien et la certification des équipements de sauvetage maritime et des équipements de la lutte contre les incendies, elle jouit d'un capital social de 2.388.000 DA.

Elle est homologuée par la Marine Marchande et agréée par : Viking Station n°643-DSB Station 517 - Plstimo Station n°ALG-1

En plus de son activité première, Najda Magreb a vu son domaine d'activités s'étendre pour assurer les fonctions d'avitaillement, de maintenance et celle de réparation navale. Elle assure également la fourniture de matériels collectifs et individuels de lutte contre incendie et sauvetage maritime.

1-2 Stratégie de l'entreprise:

Il convient de rappeler que l'année 1996 représente pour la Société, son premier exercice de l'autonomie de gestion dans le cadre du contrat de performance conclu le 02 octobre 1995



entre l'Entreprise et l'Etat.

Le dit contrat a décliné la stratégie de l'Entreprise en orientations qualitatives et quantitatives. Il a également fixé à la Société des objectifs en matière technique, commerciale, comptable, financière, organisationnelle et ressources humaines ainsi que les moyens pour les atteindre. Ces orientations et objectifs reposent sur l'expression suivante de la stratégie :

Assurer à long terme la continuité d'une activité fortement rémunératrice liée au transport international des produits gaziers et raffinés à forte valeur ajoutée sur les métiers d'armement, de gestion et d'exploitation des navires et de consignation spécialisée :

- En maintenant et développant les capacités opérationnelles et le savoir-faire,
- En établissant des partenariats techniques et financiers équilibrés avec des intervenants nationaux et internationaux opérant sur toute la filière du transport maritime de gaz et des produits raffinés.

Avec son rattachement à Sonatrach en 1998, HYPROC a été intégrée dans la stratégie de commercialisation de cette dernière. Elle devait, ainsi, constituer *‘l'outil de transport maritime performant au service du marketing du Groupe’*.

A cet effet, elle s'est vue confier la mission de *‘réhabiliter, valoriser et développer le Transport Maritime et ses activités annexes’*.

Avec la mise en œuvre, par la Sonatrach, d'une politique de ventes CIF et sa généralisation à tous les produits gaziers et pétroliers, la stratégie de la Société a été adaptée en fonction des objectifs arrêtés par la Société Mère.

Ces objectifs fixent, pour chaque produit, la part des quantités à transporter par les moyens propres du Groupe, comme suit :

- GNL : 66%
- GPL : 50%
- Pétrole brut et condensat : 15% dans une première étape.

1-2-1 Les atouts d'HYPROC S.C :

- Une flotte en bon état général bien qu'à rénover
- Un savoir-faire très spécialisé reconnu mondialement



– Un capital de marin spécialisés, là où il y a pénurie de bons marins dans le monde dans cette activité nécessitant de fortes compétences et un niveau d'exigence irréprochable en matière de conduite et de sécurité.

1-3 Moyens de production :

HYPROC S.C dispose d'importantes ressources matérielles en toute propriété

1-3-1 La Flotte :

La flotte gérée par la Société est constituée des navires suivants :

➤ **Navires de GNL en Propriété :**

Cinq méthaniers de 125.000 à 129.000 M³ :

- Mostefa Ben Boulaïd de 125.260 M³
- Larbi Ben M'hidide 129.700 M³
- Bachir Chihani de 129.700 M³
- Mourad Didouche de 126.132 M³
- Ramdane Abane de 126.132 M³

➤ **Navires de GNL en Shipmanagement :**

- Un méthanier de 138.000 M³ Berge Arzew appartenant en copropriété à Sonatrach et Bergesen (50% – 50%), (SBAC)
- Un méthanier de 145.000 M³ Lalla Fatma N'soumer appartenant à la J.V. ANGTC,
- Un méthanier de 75 000 M³ Cheikh El Mokrani appartenant à la J.V MLTC,
- Un méthanier de 75 000 M³ Cheikh Bouamama appartenant à la J.V. SLTC.

➤ **Navires de Produits Pétroliers en Propriété :**

- Deux transporteurs de GPL de 4.000 à 7.100 M³ Barouda et Brides,
- Deux transporteurs de GPL de 22 500 M³ : Rhourd El Adra et Rhourd El Hamra,
- Deux transporteurs de GPL de 35 000 M³ : Rhourd El Fares et Berga II,
- Un transporteur de bitumes de 5 000 TM : Ain Zeft,
- Un transporteur de bitumes de 5 000 M³ : Ras Tomb,
- Un transporteur de produits raffinés : Oued Guetrini.

Chapitre III : Etude de cas sur la procédure d'affrètement au sein de L'entreprise Hyproc SC



- Dans le cadre du partenariat, Hyproc S.C et Sonatrach détiennent chacune 25% de participations dans les sociétés ANGTC (société propriétaire du L.F.N'Soumer), MLTC (société propriétaire du Cheikh El Mokrani), SLTC (société propriétaire du Cheikh Bouamama qui sera réceptionné en 2008) créées avec les partenaires japonais Itochu et Mol qui partagent les 50% restant.

HYPROC S.C procède à des affrètements d'appoint à la demande du marché national. Ainsi, outre ses propres navires, elle intervient aussi par des navires affrétés pour satisfaire la demande de ses partenaires commerciaux.

Ci-après, la flotte HYPROC S.C avec les caractéristiques techniques des navires :

Flotte GNL

Navire	Année de construction	Pays de construction	Capacité (M3)	Nombre d'équipage
Ramdane Abane	1980	France	126.132	36
Mourad Didouche	1979	France	126.132	36
Larbi Ben M'hidi	1975	France	129.700	36
Bachir Chihani	1977	France	129.700	36
Mostefa Ben Boulaid	1975	France	125.260	36
Hassi R'mel	1970	France	40.850	36
Lalla Fatma N'soumer	2004	Japon	145.445	31

Flotte GPL

Navire	Année de construction	Pays de construction	Capacité (M3)	Nombre d'équipage
Barouda	1983	Norvège	6.252	22
Berkine	1982	Norvège	4.493	22
Brides	1986	France	7.110	27
Rhourd El Adra	2007	Japon	22.500	30



Flotte Bitumiers

Navire	Année de construction	Pays de construction	Capacité (M3)	Nombre d'équipage
Oued Gueterini	1980		3.007	18
Oued Noumer	1981		2.865	17

1-3-2 Ressources humaines :

L'Entreprise compte, au 31/12/2011, un effectif total de 1 655 agents dont 1024 marins. Cet effectif se décompose comme suit :

Personnel Sédentaire	
Cadres Dirigeants	01
Cadres Supérieurs	106
Cadres	212
Maîtrise	136
Exécution	176
Dont Personnel Etrangers	03
<u>Personnel Navigant</u>	
Officiers	437
Subalterne	585
Dont officiers étrangers	02

1-3-3 Agences Maritimes :

L'Entreprise dispose de 5 agences maritimes chargées des activités de consignation, transit et courtage dans le domaine des hydrocarbures. Elles sont implantées dans les ports à vocation hydrocarbures à savoir : Arzew, Béthioua, Alger, Bejaia et Skikda

1-4 Marché de l'entreprise Hyproc :

- Transport maritime :

Le transport du GNL est assuré par les navires en propriété en exécution des contrats de vente liant l'Algérie à ses partenaires étrangers (USA, Belgique, France, Grande Bretagne et



Turquie pour les contrats à long terme, Italie et Espagne pour le marché spot).

Le transport du GPL est assuré par des navires en propriété et par des navires affrétés en fonction de la demande des clients, en trafic international pour le compte de la Branche Commercialisation de Sonatrach et en cabotage national pour le compte de Naftal.

Le transport des produits raffinés et chimiques, est assuré par des moyens propres et affrétés. Les navires transporteurs de ces produits opèrent presque exclusivement en cabotage national pour satisfaire la demande des partenaires nationaux (Naftal, Enip, Enad, etc.).

Le transport des produits bruts et condensats est assuré, pour le moment, par des navires affrétés à la demande de Sonatrach. Ce créneau qui a connu un développement très important ces dernières années, nécessite l'acquisition d'une flotte adaptée aux besoins de Sonatrach.

- Consignation :

Le marché de la consignation des navires hydrocarbures est assuré par les agences de la Société pour le compte des armateurs étrangers et des affréteurs nationaux et étrangers. HYPROC détenait le quasi-monopole de la consignation des navires hydrocarbures.

En 2002, avec l'ouverture de ce marché à la concurrence, et voyant ses parts diminuer, la Société a mis en place une politique de fidélisation des clients.

- Prestations de shipmanagement :

La Société assure également les prestations de shipmanagement pour le compte d'armateurs affiliés au Groupe Sonatrach.

Cette activité a démarré en 2004 avec le shipmanagement du méthanier "Lalla Fatma N'Soumer" appartenant à la JV "ANGTC" et la participation à la gestion du méthanier "Berge Arzew" copropriété de Sonatrach et Bergesen.

Cette activité est appelée à se développer avec l'acquisition de nouveaux navires en partenariat et la prise en charge à terme de la gestion des navires appartenant à SPC.



-Organigramme de l'entreprise HYPROC SC.

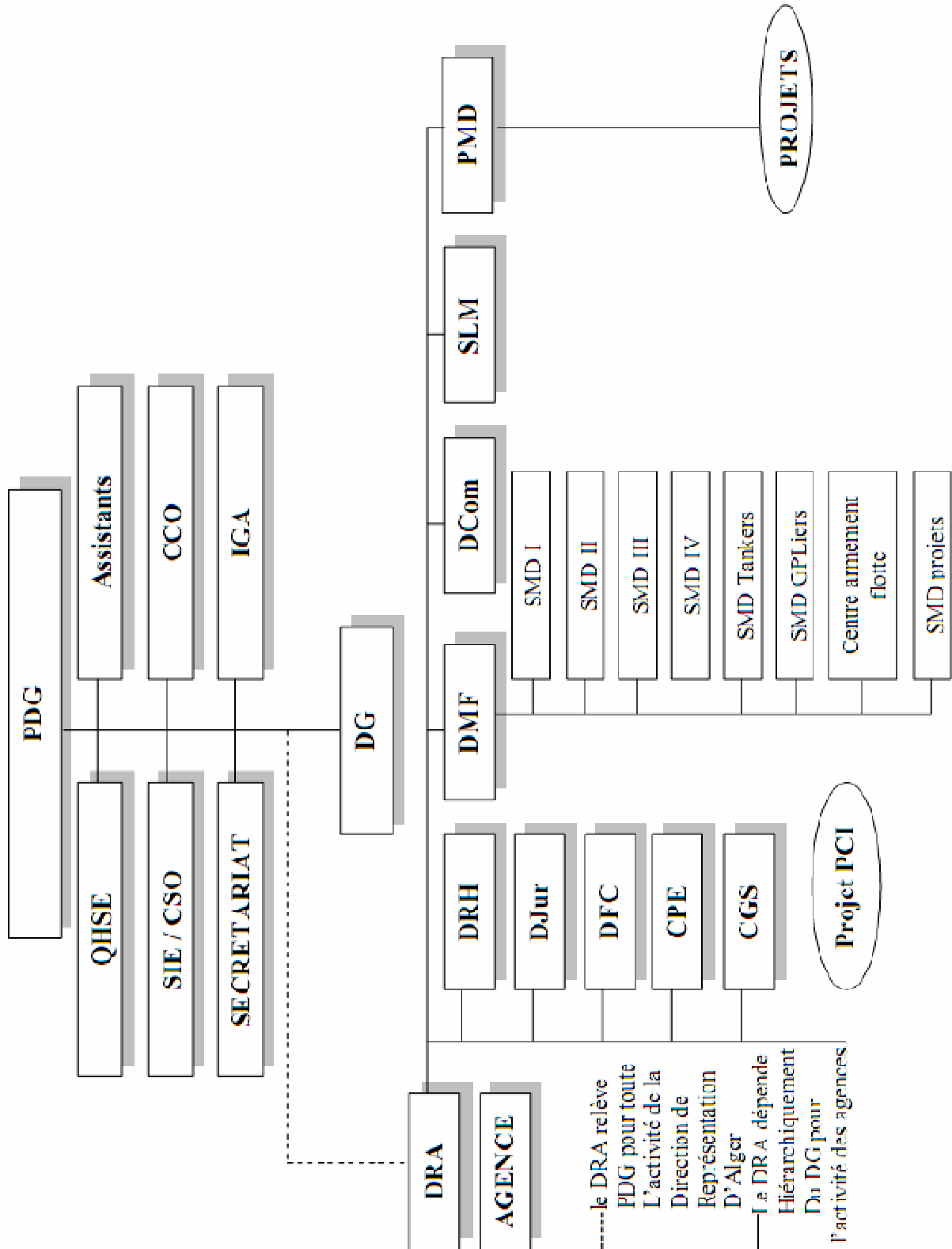




Figure 3.1: Organigramme de Hyrpoc S.C

CCO : Centre d'information et communication.

IGA : Inspection générale et audit.

SIE : Sûreté interne de l'entreprise.

QHSE : Quality, Health, Safety & environment.

DMF: Direction management de la flotte.

CAF : Centre d'armement de la flotte.

SMD : Ship management division.

DRA : Direction représentation Alger. Agences : Les agences de consignation.

DC : Direction commerciale.

DFC : Direction des finances et comptabilité.

DRH : Direction des ressources humaines.

DJ : Direction juridique.

CGS : Soutien commun.

PMD : Projet management développement.

CLM : Centre Logistique Marine.

CPE : centre patrimoine.



Section 2 : Perspectives 2012 – 2016

2- 1 Bilan des réalisations et faits marquants 2011 :

L'exercice 2011 a été caractérisé par les faits saillants suivants:

- Le parachèvement de la réorganisation de la Compagnie,
- Le déploiement du nouveau système d'information – IT,
- La mise en exploitation du navire bitumier Ras Tomb,
- Audits externes pour le maintien de certification de la Compagnie et de la flotte,
- Parachèvement des travaux de construction et de corps d'état secondaires du Centre de Perfectionnement de l'Entreprise (Mostaganem),
- Désinvestissement du navire bitumier Oued Guetérini,
- Passage au nouveau système comptable et financier mis en vigueur à partir du 01 janvier 2010.

Les points cités ci-après ont marqué l'année 2011 en matière de Qualité, Hygiène, Sécurité et Environnement :

- Il a été constaté que le nombre d'accidents enregistrés par rapport à l'année précédente est resté constant et ceci est dû à la politique de la Compagnie qui place la sécurité de son patrimoine, de ses activités, la santé de son personnel et le respect de l'environnement au sommet de ses priorités.
- Les résultats enregistrés sur les volets de l'hygiène et de la sécurité sont très acceptables en comparaison avec les standards requis car l'ensemble des travailleurs ont adopté des comportements responsables en matière de sécurité, avec le souci permanent de la protection de l'environnement. Cet état de fait est dû à une prise de conscience permanente de la part du personnel, et un suivi rigoureux des procédures incluses dans le Système de Management de la Qualité de la Compagnie (QMS) qui est revu continuellement pour répondre aux exigences nouvelles en la matière.
- la mise en place continue des actions de sensibilisation du personnel ainsi que la revue des actions correctives/préventives relatives au volet sécurité, santé et protection de l'environnement ont conduit à maintenir le taux de fréquence et de gravité des accidents de travail à un niveau acceptable.
- La prise en compte par le collectif du facteur "risque", est devenue partie intégrante de



la culture de la Compagnie, et cela grâce aux actions menées pour le renforcement du management de la sécurité.

- Un seul accident a eu lieu en 2011 mais n'a eu aucune incidence sur la santé, la sécurité et la protection de l'environnement et qui a été correctement managé pour en tirer les conséquences pour sa non survenance à l'avenir.
- Un seul incident de pollution par les hydrocarbures a été enregistré en 2011 et qui a été correctement maîtrisé sans aucune conséquence pour l'environnement.

L'engagement de HYPROC dans le domaine de la Qualité, Sécurité, Santé et Environnement passe par la responsabilisation individuelle de tout un chacun, et l'implication du management, une amélioration continue de l'organisation et des procédures et un riche programme de sensibilisation et de formation au profit du personnel navigant et sédentaire.

HYPROC tend à améliorer constamment la sécurité au travail, pour la protection du personnel, et la protection de l'environnement, en accordant la priorité à l'homme.

La sécurité est la priorité de HYPROC, ses objectifs étant quant à cette question, d'atteindre les trois zéros, "**zéro incident**", "**zéro accident**" ainsi que "**zéro pollution à la mer**".

La Compagnie s'est engagée dans un processus de promotion d'une culture de communication permettant, par le biais de diffusion d'informations concernant les problèmes de sécurité afin d'éviter tous accidents ou incidents, et de mise en œuvre d'un outil retour expérience fiable afin de faire bénéficier à tous son personnel l'expérience vécue.

2-2 Plans annuel 2012 :

2-2-1 : Actions qualitatives :

- Lancement et suivi du processus d'acquisition de trois (03) navires méthaniers d'une capacité (150 000 m³),
- Lancement du projet d'acquisition de trois (03) navires transporteurs de GPL d'une capacité comprise entre 8 000 m³ et 12 000 m³,
- lancement du projet d'acquisition de deux (02) navires transporteurs de produits raffinés d'une capacité d'environ 30 000 TM (tonne métrique) et de deux (02) navires



transporteurs de produits chimiques de capacité comprise entre 7 000 TM et 14 000 TM,

- Lancement du dossier d'acquisition d'un navire de servitude de 200 TM de capacité,
- Préparation et lancement des dossiers de désinvestissement des navires méthaniers Larbi ben M'Hidi, Bachir Chihani, Mostéfa Ben Boulaid et des LPG Barouda et Brides,
- Finalisation du dossier « équipement relatif au matériel d'ameublement et pédagogique » du Centre de Perfectionnement de l'Entreprise de Mostaganem,
- Lancement de l'étude de maturation du projet de construction d'un « Business Center » à Oran sur le terrain acquis en propriété par Hyproc SC,
- Suivi du déploiement des logiciels AMOS II, IMOS 6, Oracle, Business Intelligence,
- Finalisation du déploiement du système « ERP et la maîtrise de son utilisation à bord et à terre,
- Préparation de la Compagnie à la certification à la norme ISO 14001/2007 et à l'OHSAS 18001 relative au système de management environnemental,
- Maintien d'un contrôle en matière du respect des exigences de la Compagnie (QMS, règles de sûreté, utilisation du système d'information),
- Mise en œuvre d'un système d'évaluation équilibre,
- Définition du programme ainsi que le coût d'investissement nécessaire pour la mise en compatibilité avec les terminaux fréquentés,
- veiller au maintien du niveau 2 du TMSA de la Compagnie et prévoir la réalisation des actions de mise en conformité au niveau 3 de ce référentiel,
- Proposition d'un projet de politique de management du risque,
- Réactualisation du Plan Directeur Informatique,
- Elaboration du projet de la politique de Management d'environnement de la Compagnie,



- Finalisation des chartes parties pour les navires bitumiers,
- Renégociation des chartes parties des méthaniers,
- Elaboration du projet de politique de développement des ressources humaines de la Compagnie,
- Etablissement du plan de formation du personnel pour l'exercice 2012 selon les besoins identifiés (shipmanagement; nouvelles technologies, Management, réglementation maritime, élaboration et gestion des contrats, techniques comptables en normes internationales...),
- Mise en œuvre de la politique HSE du Groupe SH au sein de la Compagnie,
- Mise en place d'un système de gestion des carrières,
- Mise en œuvre de la nouvelle application informatique de gestion du personnel,
- Faire bénéficier les futurs projets d'acquisition en propriété des financements existants de la Sonatrach,
- Proposer les axes d'amélioration de la stratégie de la Compagnie en matière de consignation et les mesures nécessaires pour la préservation des parts de marche et leur développement,
- Suivre le projet de filialisation de l'activité de consignation,
- Proposer un système de rémunération des agences basées sur la performance et l'exécution des objectifs,
- Présenter une étude détaillée concernant l'élargissement de l'activité au segment DRY et proposer les mesures d'accompagnement en matière de formation et autres moyens,
- Elaborer une nomenclature des investissements au niveau de la Compagnie.

2-2-2 Objectifs quantitatifs:

Le Plan annuel 2012 de l'Entreprise est élaboré sur la base des données et hypothèses de travail suivantes :

- Programme d'investissement prévu dans le PMTE,



- Programme d'arrêts techniques des navires,
- Taux de change : 1 Dollar US = 72DA et 1 EURO = 100DA.

2-2-2-1 Investissements

Le budget des investissements prévu au titre de l'exercice 2012 est de l'ordre de 13 993 Millions de dinars.

Les projets inscrits dans ce cadre sont :

- **Projet d'acquisition de navire**

Le coût global à financer par les fonds propres de l'entreprise des projets inscrits s'élève à **11 448** Millions de dinars prévu au titre de l'année 2012.

- **Projets d'infrastructures:**

Le montant inscrit des projets infrastructure s'élève à **1 686** Millions de Dinars..

- **Projets d'organisations système**

Le montant prévisionnel inscrit pour le projet s'élève à **671** Millions de DA.

- **Investissements communs**

Le montant inscrit pour les investissements communs s'élève à **188** Millions de Dinars.

Les différents projets sont les suivants :

Unité : Milliers de DA

Projet	Capacité	Part Hyproc du Projet	Dépenses 2012
Dépenses Projets Navires			11 448 000
Transporteur de Produits Raf et Chim	7000 TM	100%	720 000
Transporteur de prod raf & chim	7000 TM	100%	360 000
Méthanier	150 000 M3	30%	5 184 000
Méthanier	150 000 M3	30%	5 184 000
Dépenses Projets Infrastructures			1 686 036



- Centre d'Accueil et de Perfectionnement - Mostaganem			1 141 041
- Siège d'Arzew			534 995
- Centre d'Affaires – Oran			10 000
Projet Organisation et Système			671 160
- Montant restant à payer			567 485
- Avenants divers			103 675
Investissements Communs			188 114

Le montant des investissements communs pour l'exercice 2012 s'élève à la somme de 188 Millions de DA.

2-2-2-2 Production :

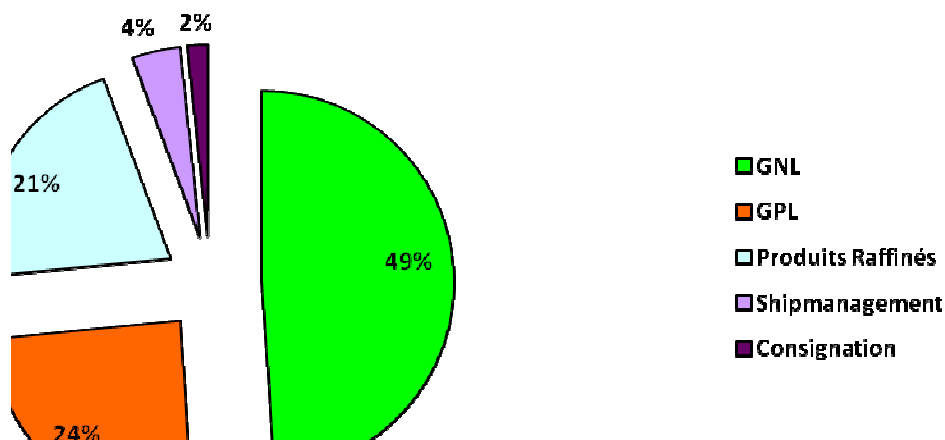
Le chiffre d'affaires d' HYPROC/ SPA est généré par les activités du transport maritime des hydrocarbures, prestations shipmanagement et de la consignation des navires.

Evolution du Chiffre d'Affaires

Unité : Millions de DA

Désignation	Réalisations 2010	Prévisions de Clôture 2011	Prévisions 2012
Transport des Hydrocarbures	11 598	12 393	12 894
Prestations Shipmanagement	613	479	550
Consignation	240	229	230
TOTAL	12 451	13 101	13 674

La répartition graphique du chiffre d'affaires pour l'exercice 2012 se présente comme suit :



La société prévoit au titre de l'exercice 2012, la réalisation d'un chiffre d'affaires de 13 674 Millions de dinars soit une augmentation de 4% par rapport aux prévisions de clôture 2011, constatée principalement dans le segment GNL (augmentation du nombre de jours d'exploitation) et la hausse des opérations d'affrètements.

- Transport de G.N.L

Le chiffre d'affaires du GNL prévu au titre de l'exercice 2012 s'élève à 6 689 Millions de dinars. Voir annexe

Evolution du Chiffre d'Affaires en Millions de DA

Désignation	Réalisations 2010	Prévisions de Clôture 2011	Prévisions 2012
Chiffre d'Affaires	6 658	6 138	<u>6 689</u>

- Transport De G.P.L

Le chiffre d'affaires du G.P.L. prévu au titre de l'exercice 2012 est de 3 353 Millions de dinars soit une diminution de 3% due au désinvestissement du navire BRIDES. Voir annexe



Evolution du Chiffre d'Affaires en Millions de DA

Désignation	Réalisations 2010	Prévisions de Clôture 2011	Prévisions 2012
Chiffre d'Affaires	2 223	3 443	3 353

-Transport des produits raffinés

Le chiffre d'affaires du transport des produits raffinés prévu au titre de l'exercice 2012 est de 2 852 Millions de dinars, soit une hausse de 2% qui s'explique par l'augmentation des opérations d'affrètements. Voir annexe

Evolution du Chiffre d'Affaires en Millions de DA

Désignation	Réalisations 2010	Prévisions de Clôture 2011	Prévisions 2012
Chiffre d'Affaires	2 717	2 798	<u>2 852</u>

- Activités de shipmanagement

Les prestations de Shipmanagement prévues au titre de l'exercice 2012 sont de 550 Millions de dinars. Voir annexe

Evolution du Chiffre d'Affaires en Millions de DA

Désignation	Réalisations 2010	Prévisions de Clôture 2011	Prévisions 2012
Chiffre d'Affaires	613	479	<u>550</u>



-Activités de consignation

Les activités de consignation pour l'exercice 2012 réaliseront un chiffre d'affaires prévisionnel de 230 Millions de dinars.

Evolution du Chiffre d'Affaires en Millions de DA

Désignation	Réalisations 2010	Prévisions de Clôture 2011	Prévisions 2012
Chiffre d'Affaires	240	229	<u>230</u>

2-2-2-3 Situation technique de la flotte :

L'entreprise prévoit au titre de l'exercice 2012, une immobilisation totale de 155 jours concernant :

- Abane Ramdane : 45 jours,
- Larbi Ben M'hidi : 45 jours,
- Rhourd El Hamra : 20 jours,
- Ain Zeft : 25 jours
- Barouda: 20 jours.

L'enveloppe destinée à la rubrique arrêts techniques de ces navires est estimée à un montant de 1 281 Millions de dinars.

2-2-2-4 Situation de l'emploi et de la formation :

- Emploi :

HYPROC prévoit au titre de l'exercice 2012, un effectif total de 1 837 agents dont 1 183 marins.

- Formation :

Les actions de formation prévues au titre de l'exercice 2012 au profit des agents (navigants et sédentaires) s'élèvent à un montant de 44 Millions de dinars.



2-2-2-5 Budget d'exploitation :

➤ Résultat

L'Entreprise prévoit au titre de l'exercice 2012, un résultat brut positif de l'ordre de 3 175 Millions de dinars soit une augmentation de 39% par rapport aux prévisions de clôture 2011 due à la diminution des charges constatée essentiellement au niveau des services extérieurs (arrêts techniques).

2-3 Plan Moyen terme de l'entreprise (PMTE 2012-2016) :

2-3-1 Objectifs Quantitatifs :-1 Investissements :

Le montant des dépenses d'investissement cash à réaliser durant la période du PMTE 2012-2016 s'élève à 45 022 Millions de DA soit environ 48% du coût global des projets se décomposant comme suit :

- Navires en Propriété : 42 326 Millions de DA,
- Autres Investissements : 2 696 Millions de DA.

❖ Différents Projets :

Investissements Navires en Propriété

Unité : Millions de DA

Désignation	Date de Commande	Date de Livraison	Coût du Projet 10 ³ USD	Coût du Projet Contre valeur 10 ⁶ DA	Part HYPROC Cash 10 ⁶ DA	Auto financement (%)
Navire Prod Raff et Chimiques 7 000 TM	3T 2012	4T 2013	25 000	1 800	1 800	100%
Navire Prod Raffinés et Chimiques 7 000 TM	4T 2012	1T 2015	25 000	1 800	1 800	100%
Navire Prod Raffinés et Chimiques 14 000 TM	1T 2013	2T 2014	35 000	2 520	2 520	100%

Chapitre III : Etude de cas sur la procédure d'affrètement au sein de L'entreprise Hyproc SC



Navire Prod Raffinés et Chimiques 30 000 TM	2T 2013	3T 2014	50 000	3 600	3 600	100%
Navire Prod Raf et Chim 30 000 TM (Option)	2T 2013	4T 2014	50 000	3 600	3 600	100%
Navire Servitude 200 T	3T 2013	2T 2014	/	350	350	100%
Navire GPL 12 000 M ³	1T 2013	1T 2015	40 000	2 880	2 880	100%
Navire GPL 12 000 M ³	2T 2013	4T 2015	40 000	2 880	2 880	100%
Navire GPL 8 000 M ³	4T 2012	3T 2014	30 000	2 160	2 160	100%
Méthanier 150 000 M ³	3T 2012	2T 2015	240 000	17 280	5 184	30%
Méthanier 150 000 M ³	4T 2012	3T 2015	240 000	17 280	5 184	30%
Méthanier 150 000 M ³	1T 2013	1T 2016	240 000	17 280	5 184	30%
Méthanier 150 000 M ³ (Option)	2T 2013	2T 2016	240 000	17 280	5 184	30%
TOTAL	/	/	1 255 000	90 710	42 326	/

Les quatre méthaniers seront financés à hauteur de 70%.

- **Des Projets D'acquisitions des navires** :

- Projet: Navire Produits Raffinés et Chimiques 7 000 TM pour le (Trafic international, remplacement des navires affrétés.)
- Projet: Navire Produits Raffinés et Chimiques 7 000 TM pour (En remplacement des navires affrétés en cabotage national.) pour 2015
- Projet : Navire Produits Raffinés et Chimiques 14 000 TM pour (Trafic international, remplacement des navires affrétés.) juin 2015
- Projet : Navire Produits Raffinés et Chimiques 14 000 TM (Trafic international, remplacement des navires affrétés.)

Chapitre III : Etude de cas sur la procédure d'affrètement au sein de L'entreprise Hyproc SC



- Projet : Navire Produits Raffines et Chimiques 30 000 TM (Trafic international, remplacement des navires affrétés.)
- Projet: Navire Produits Raffines et Chimiques 30 000 TM (Option) (Trafic international, remplacement des navires affrétés.)
- Projet : Navire Servitude Servitude au niveau du port d'Arzew.
- Projet : GPLier 12 000 M3(Première vague de remplacement des GPLiers.
- Projet : GPLier 12 000 M3 (Première vague de remplacement des GPLiers.)
- Projet : GPLier 8 000 M3 (Première vague de remplacement des GPLiers.)
- Projet : Méthanier 150 000 M3 Première vague de remplacement des méthaniers.
- Projet : Méthanier 150 000 M3 Première vague de remplacement des méthaniers.

Navire financé à hauteur de 70%

- Projet : Méthanier 150 000 M3

2 Production :

Le chiffre d'affaires de la Société est généré par les activités du transport maritime des hydrocarbures, activités de consignation et les prestations de shipmanagement.

Chiffre d'Affaires en Milliers de DA

Désignation	Prévisions 2012	Prévisions 2013	Prévisions2014	Prévisions2015	Prévisions2016
Transport des Hydrocarbures	12 893 778	13 141 089	12 734 751	13 801 521	16 935 965
Prestations de Shipmanagement	549 583	588 017	630 294	676 800	727 956
Activités Annexes	230 200	247 000	290 000	312 000	343 000
Total du CA	13 673 561	13 976 106	13 655 045	14 790 321	18 006 921



Le chiffre d'affaires prévisionnel pour l'exercice 2012 s'élève à la somme de 13 674 Millions de DA, soit une augmentation de 4% par rapport aux prévisions de clôture 2011 qui s'explique principalement par l'augmentation du nombre de jours d'exploitation dans le segment du transport GNL et la hausse des opérations d'affrètement.

Pour l'année 2016, la Société prévoit un chiffre d'affaires de 18 007 Millions de DA, soit une variation positive de l'activité sur la période 2012-2016 due principalement à l'entrée en exploitation des nouvelles acquisitions prévues au cours de cette période.

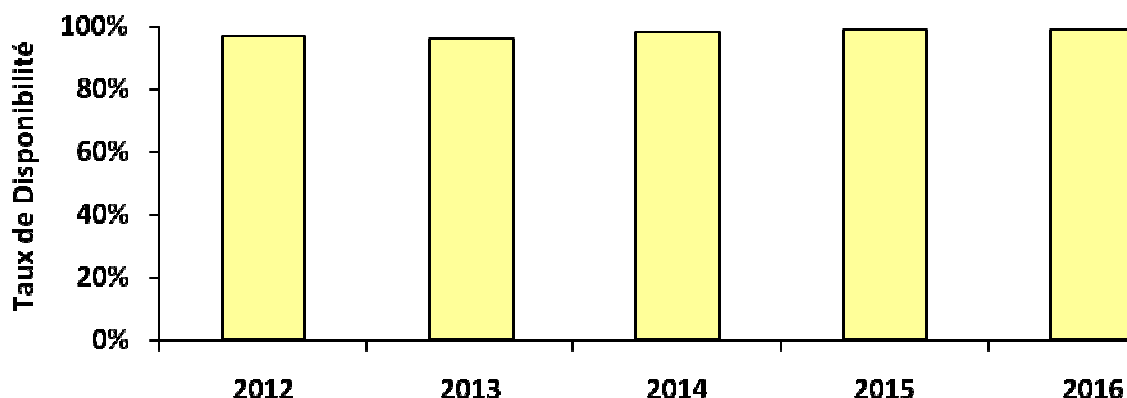
Parallèlement, des désinvestissements sont prévus dans le cadre du PMTE et qui concernent les cinq méthaniers et deux Gpliers (Brides et Barouda).

3 Situation Technique de la Flotte :

L'enveloppe prévue pour la réparation des navires programmés au titre de l'exercice 2012 est estimée à 1 281 Millions de DA.

Durant la période du PMTE, le taux de disponibilité de la flotte connaîtra des fluctuations en fonction du programme des arrêts techniques, se situant entre 96% et 99% et en fonction du programme de désinvestissement /renouvellement des navires.

Disponibilité Technique de la Flotte



4 Emploi et Formation :

- Emploi :

L'Entreprise prévoit pour l'exercice 2012, un effectif total de 1 837 agents dont 1 183 marins.



Il est à noter que le taux d'encadrement moyen est de l'ordre de 43% pour l'ensemble du personnel sédentaire et navigant.

Par ailleurs, le personnel féminin représente 30% des effectifs sédentaires prévus en 2012

L'effectif du personnel sédentaire restera stable durant la période 2012 - 2016. Par contre, celui du personnel navigant connaîtra une évolution en fonction du programme d'investissement et de désinvestissement.

- Formation :

Les actions de formation au profit du personnel sédentaire concerneront principalement les thèmes suivants :

- Management general
- Shipmanagement,
- Filières: ressources humaines, informatique, consignation, technique, juridique, commercial, finance, comptabilité, audit, passation des marchés.

Pour le personnel navigant, les actions de formation seront orientées principalement sur :

- Les formations spécialisées,
- Les formations réglementaires STCW,
- Les formations pratiques à bord des navires,

Avec la mise en service du Centre de Perfectionnement de Mostaganem, le personnel navigant bénéficiera des formations réservées aux sédentaires.

Le budget de formation représente 1,2% du poste "charges de personnel".

2-3-1-5 Résultats financiers :

La Société prévoit au titre des exercices 2012 à 2016, les résultats financiers suivants :



Evolution des Résultats Financiers

Unité : Millions de DA

Désignation	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions
	2012	2013	2014	2015	2016
Valeur Ajoutée	7 684	7 695	8 066	11 238	15 106
Résultat Opérationnel	2 985	2 462	2 148	3 320	5 189
Résultat Financier	190	145	-257	-1 119	-2 008
Résultat Net	2 381	1 956	1 418	1 650	2 386

La valeur ajoutée en prévision 2012 enregistrera une augmentation de 17% par rapport aux prévisions de clôture 2011. Cette hausse est due principalement à l'augmentation du chiffre d'affaires et la diminution des services extérieurs (charges réparation).

En fonction du programme d'investissement et de désinvestissement, la valeur ajoutée subira des augmentations de 0.15%, 5%, 39%, 34% de 2013 à 2016.

Les résultats nets prévus durant la période 2012-2016, connaîtront également des fluctuations à savoir : des baisses de 18% en 2013, 28% en 2014 et des augmentations de 16% en 2015, 45% en 2016.

- Budget de trésorerie :

Avec la **réalisation du programme d'investissement** prévu dans le PMTE 2012-2016, le solde de la trésorerie connaîtra une tendance baissière pour atteindre à partir de l'exercice 2012 des soldes négatifs allant de 2,18 Milliards de DA à 23,68 Milliards de DA en 2016.



Section 3 : Etude de cas relative à la procédure d'affrètement au niveau de la direction commerciale de l'entreprise hyproc.

3-1-présentation de la direction commerciale :

3-1-1 organisation et missions :

La direction commerciale est dirigée par un directeur et se compose de quatre (04) structures hiérarchiques opérationnelles.

- Le Département Frètement \ Affrètement.
- Le Département Exploitation Gaz et produit chimiques.
- Le Département Exploitation pétrole & dérivés.
- Le Département compte d'escale et recouvrement.²⁹

La direction commerciale a pour missions essentielles :

- D'instaurer une politique commerciale cohérente, à travers l'ensemble de ses représentants et coordonne celle-ci avec les autres structures et unités de l'entreprise.
- D'assurer la prestation du transport maritime au long cours, en cabotage national et trafic international des hydrocarbures et produits chimiques, en utilisant les navires en propriété et ou affrètes.
- De rechercher du fret sur le marché national et international et établir de nouveaux contrats en vue de rentabiliser les navires qui composent la flotte de l'entreprise, en dégagant une marge généralement bénéficiaire lorsqu'elle fait appel aux navires affrétés.
- De préparer le plan prévisionnel annuel des navires en propriété et affrétés.
- D'assurer l'exploitation et la gestion financière des navires mi à sa disposition dans le cadre de ses relations avec ses partenaires.
- De nommer les agents consignation et de négocier les contrats de consignation et tarifs portuaires.
- D'étudier et soumettre à la direction générale de l'entreprise, à la demande de celle-ci, ou propre initiative :
 - Toute clause susceptible d'améliorer les conditions commerciales dans le cadre de tout contrat existant en vue de protéger les intérêts de l'ETS

²⁹ Compte d'escales « Disbursement account » : état établi par l'agent consignataire reprenant tous les frais engagés par un navire durant son escale.

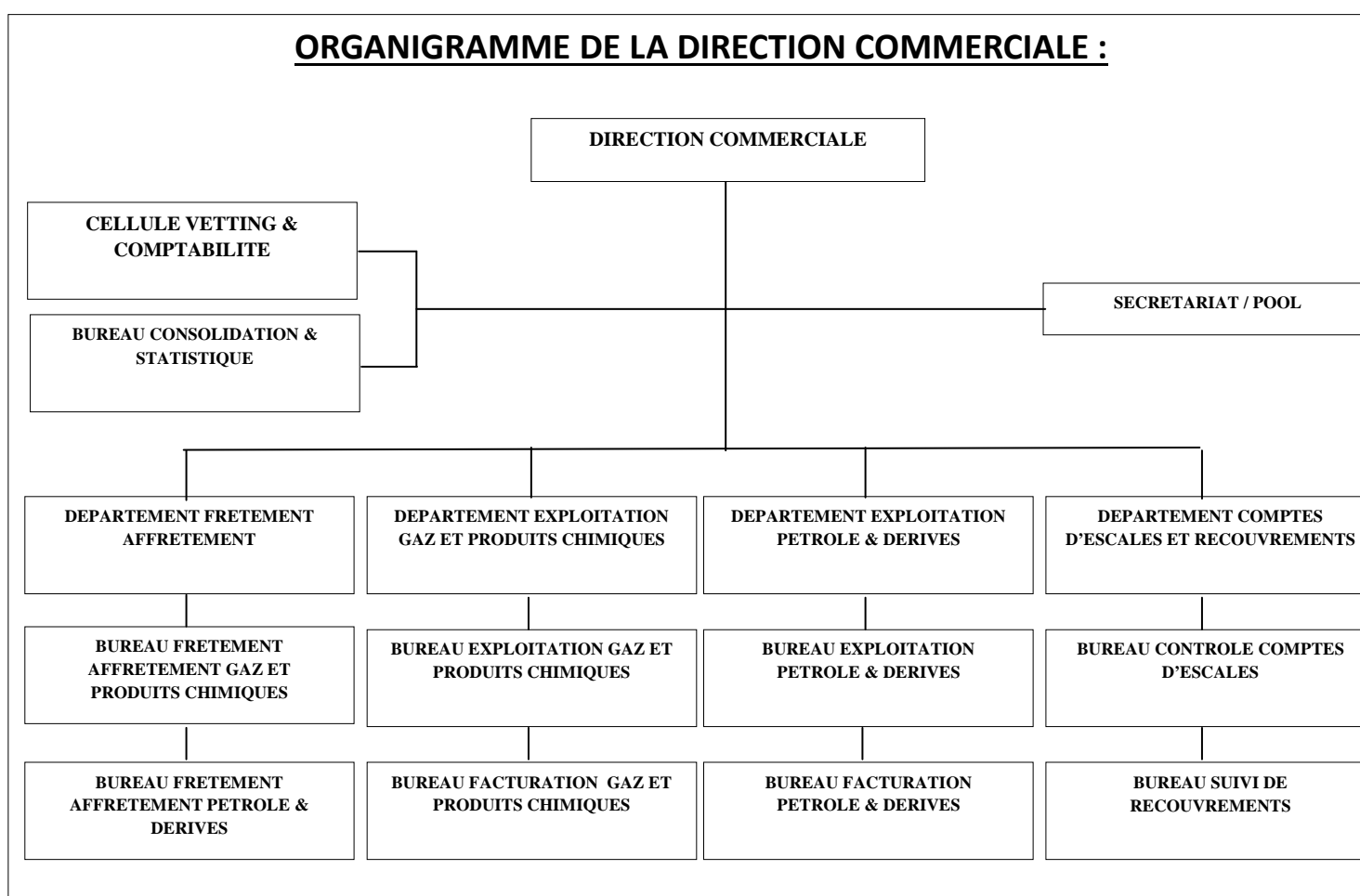


- Tous nouveaux contrats commerciaux.

- D'assister le centre des Etudes et documentation par sa banque de données, pour toute étude relative à l'acquisition ou la vente de nouvelles unités de transport.
- D'animer les relations avec les partenaires commerciaux d l'entreprise, participer aux réunions et aux conférences à l'échelle nationale et internationale.

Du fait de son importance stratégique au sein de l'entreprise HYPROC l'objet de mon étude a été axé essentiellement sur le fonctionnement du département frètement affrètement.

-ORGANIGRAMME DE LA DIRECTION COMMERCIALE:



3-2 Département Frètement et Affrètement :

Ce département est composé du personnel suivant :

- Chef de département
- Bureau négociation pétrole & dérivés.
- Négociation Gaz & produits chimiques.



3-2-1 Mission du département :

- Il est destinataire des demandes d'affrètement.
- Est chargé de la prospection du marché de transport maritime, de la négociation des contrats de transport ou charte-partie et du déplacement des navires en propriété ou affrètes directement auprès des affréteurs, armateurs ou à travers des courtiers maritimes.
- S'efforce de maintenir chaque navire en activité commerciale régulière et continue par des offres de transport.
- S'assurer que la cargaison et les quantités de produits négociés sont conformes aux Caractéristiques du navire concerne.
- Vérifie avec l'affréteur, ou le sous courtier ou le sous agent consignataire que les caractéristiques portuaires permettent au navire désigné d'accoster et d'effectuer ses opérations commerciales dans les meilleures conditions.
- Communiquer en temps utile les dispositions du contrat ou de la charte partie aux départements exploitation concernés et les avise de toute modification intervenue dans les termes initiaux
- Le département établit un contrat permanent avec les services techniques et armement pour la bonne exécution de la charte partie, ainsi que le maintien du navire en état exploitation commerciale.
- Vielle à la bonne exécution de la charte partie pour que le navire respecte l'application des dispositions de la forme « C ».
- Maintient un contact permanent avec le service juridique pour préserver au mieux les intérêts de l'entreprise.
- Se tient informé de l'évolution des frais portuaires, consignation, des soutes et de tous autres facteurs pouvant avoir un impact sur la définition des taux de fret.
- Se tient informé de la réglementation nationale et internationale et participe aux réunions, séminaires et conférence maritimes.

3-3 Etude et analyse de la Procédure d'Affrètement :

Toute opération d'affrètement doit impérativement se dérouler conformément à l'ordre chronologique suivant :

- Réception de la demande du client.
- Autorisation d'Affrètement.



- prospection du marché.
- Réception des offres.
- Négociation des chartes parties en matières d'affrètement / frètement.
- Etablissement de la "Recap"
- Levée des sujets.

Hyproc applique les mêmes procédures d'affrètements des navires pour le transport maritime des hydrocarbures comme celle de la théorie.

De même, celle-ci se fait selon les normes et les règles établies par l'O.M.I (Organisation Maritime Internationale).

En fonction de ce qui précède nous allons développer et clarifier chaque étape par un exemple détaillé et faire ressortir les problèmes rencontrés et les suggestions ainsi arrêtées.

3-3-1 Réception de la demande :

En date du .././2012 le département frètement/affrètement a reçu une demande de Sonatrach pour l'affrètement d'un navire formulée comme suit :

La Sonatrach vient de conclure une vente de 25000 TN FO, BTS pour le compte de Total.

A cet effet, nous vous prions de nous proposer un navire à l'affrètement, et ce pour assurer le transport de cette cargaison aux conditions suivantes :

- Port de chargement.
- Port de déchargement.
- Quantité et nature de la cargaison.
- Planche de chargement.

Ainsi la Sonatrach vient de solliciter HYPROC SC pour lui proposer un de ses navires pour assurer ce voyage, à défaut, une prospection sera entreprise pour l'affrètement d'un navire.

(Réf annexe n° 1) et après elle doit passer par une autorisation d'Affrètement.

3-3-2 Autorisation d'Affrètement :

C'est un courrier adressé à la direction générale par lequel elle sollicite son accord pour la réalisation de l'Affrètement en question. (Réf annexe n° 2).

3-3-3 Prospection du marché :

Cette étape intervient juste après que la direction générale donne son aval pour la réalisation de l'Affrètement.

Ainsi, la demande de l'affréteur est envoyée à tous les armateurs et courtiers d'affrètements



spécialisés dans ce segment de produit.

Après la sélection des offres de courtiers, une commission est constituée par les différentes structures juridiques, techniques et commerciales pour s'assurer la fiabilité et la sécurité de l'opération.

Exemple :

From: Hyproc sc

Chartering Dpt

To : undisclosed brokers,

Please note following requirement:

25.000 MT F-oil

Loading: 1 port Algeria, Intention Arzew

Discharge: LAVERA, France.

Laycan : 06/07.07.2012

Please mind following restriction at load port:

- LOA: 260 m max

- draft : tirant d'eau 15 m max

3-3-4 Réception des offres :

A la réception des offres des courtiers, le département frètement /affrètement procède au tri et au choix des offres selon certains critères à savoir :

- les restrictions du port de chargement.
- le meilleur rapport qualité/prix.
- la meilleure planche chargement.

Au vu de ce qui précède le choix sera porté, sur un des armateurs dont le navire répond aux exigences citées ci –dessus. (Réf annexe 3).

Exemple :

De la mise en sujet du méthanier AHTAH pour réaliser un (01) voyage pour le transport de 25000 TM F-OIL, au départ d'Arzew à destination de LAVERA en France (chargement 06/07.07.2012).

Ce besoin de navire s'inscrit dans le cadre de l'opération de réservation d'un stockage de F-OIL de Sonatrach .les méthaniers ainsi affrétés assurent la logistique de transport nécessaire pour maintenir et exploiter le stockage d'une manière optimale.

Nous attirons votre aimable attention que cet affrètement a fait l'objet de l'accord préalable de

Chapitre III : Etude de cas sur la procédure d'affrètement au sein de L'entreprise Hyproc SC



la direction générale pour sa réalisation, en faisant l'exception au mode de passation des marchés en vigueur.

Le M/T AHTAH a été retenu à l'issue de la prospection qui a été conduite parmi les armateurs et sociétés de courtage citées ci-après :

- Américain Eagle Tanker (AET), Angleterre (armateur)
- SSY Tankers, Angleterre.
- Cargo Maritime, France.
- MITSUI, Alger
- M.J.L.F, Suisse
- BRAVO TANKERS, Italie

Le rôle du courtier d'affrètement consiste principalement à mettre en présence un armateur disposant d'un navire pour lequel il recherche du fret et un affréteur qui ayant une cargaison à transporter d'un point à un autre, et le tonnage approprié pour exécuter ce transport.

Il entreprend ensuite les négociations proprement dites qui amèneront à la conclusion de l'affrètement qui sera en dernier concrétisée par la rédaction d'un contrat.

Offres reçues :

Courtiers	Navires	DWT	Construit	Fret	Surestaries
ACM	Neptune	31 936	2002	WS 97.5 (7 436 000\$)	75 000 \$
S.S.Y	Tantramar	30 095	1997	WS 95 (7 243 600\$)	—
	ABQAIQ	30 298.3	2002	WS 107.5 (8 197 800\$)	75 000\$
	Front Force	29 999	2004	WS 95 (7 243 600\$)	65 000\$
MITSUI	AHTAH	30 000	2003	WS 96 (7 364 000\$)	74 000\$



Le navire AHTAH a été mis en sujet à l'issue d'une procédure de sélection des offres en étroite concertation avec Sonatrach tous en suivant en parallèle l'évolution du marché.

3-3-5 La Négociation :

En fonction du choix de la meilleure offre précitée (choix optimal), le département frètement affrètement entreprend les démarches qui s'imposent, à savoir la négociation avec l'armateur du navire choisi en se focalisant sur les points principaux suivants :

- la rédaction du taux de fret.
- la planche de chargement.
- les cadences de chargement et de déchargement.
- les surestaries.
- le délai de paiement du fret.
- les agents, la commission.

A la fin de ladite négociation, le département frètement/affrètement transmet l'offre définitive au client, pour avis éventuels, commentaires et prise de décision.

Aussi aux cours de la négociation Le vetting réside dans le fait que certains terminaux exigent que le navire soit approuvé par une compagnie pétrolière donnés ou à défaut passer une inspection rigoureuse afin d'obtenir l'accréditation demandée.

Cependant, il est à souligner que cette négociation répond à quelques principes énumérés ci-après

La procédure de ce dernier s'effectue exclusivement avec des Majors (Exemple : Statoil, Shell, GDF SUEZ, Repsol...). Une demande d'inspection est envoyée à ce dernier et une fois l'approbation reçue, Il est informé de la date et le port d'escale du navire pour l'envoi d'un inspecteur qui procédera à l'inspection du navire d'un point de vue règlementaire, sécurité, et Certificats à bord.

L'armateur devra donner suite à ces prescriptions et/ ou non conformités en vue de leurs levées. Ce n'est qu'à ce moment-là que le Vetteur donne son approbation ou refus de Vetting.

- **Les principes fondamentaux des négociations :**

Les négociations sont divisées en deux étapes:

-Première étape :

Concerne uniquement les conditions principales appelées communément « Main terms ».

Celles-ci consistent à étudier les spécifications techniques essentielles du navire ainsi que les



termes principaux du contrat, à savoir.

- la durée d'affrètement
- le taux de référence pour la location
- le lieu de livraison ou délivraison
- la date de présentation au premier chargement.

Deuxième étape:

Consiste à négocier le contrat cadre et les clauses additionnelles de HYPROC SC et éventuellement celles de l'armateur, et examiner minutieusement les documents relatifs au navire (questionnaires et, techniques, certificats...)

En règle d'usage cette étape n'est abordée qu'avec un seul armateur qui aura été sélectionné et retenu à l'issue de la première étape, car les armateurs exigent la mise en sujet de leur navire afin de le réserver pour HYPROC SC et le retirer du marché.

Ce retrait ne se fait que si l'affréteur confirme la mise en sujet par écrit, sinon le navire restera sur le marché d'affrètement et peut être placé dès que des conditions plus favorables à l'armateur se présentent.

Suite à cela, un avis favorable, (approbation) définitif émanant de l'affréteur pour la levée des sujets concernant l'acceptation des points principaux ainsi que les clauses additionnelles.

3-3-6 Récap HYPROC SC:

A la fin de la négociation, le chef de département procède :

- A la vérification des termes et conditions de la fixture et à la signature de la check-list de la revue de contrat ;
- A l'établissement de la fixture et de l'avis de frètement, ainsi qu'à l'élaboration du contrat
- une copie de la fixture est remise au département exploitation concerné qui procèdera à la transmission des instructions de voyage au navire et l'informer de la durée, le type et les conditions de ce placement.
- L'original de l'avis de frètement est transmis à la direction finance et comptabilité. Une copie est transmise au département exploitation concerné, au département compte d'escale et recouvrement, au secrétariat de la direction commerciale pour classement ainsi qu'à la direction générale.



- Une copie du contrat est transmise au département exploitation concerné, au commandant du navire et à la direction juridique après sa signature par les deux parties (armateur / affréteur).

La Récap : Est un contrat reprenant les conditions essentielles (main terms), appelé communément dans le langage maritime “ Récap ” qui est le diminutif de récapitulatif. Celle-ci regroupe toutes les conditions d’Affrètement conclues avec l’armateur du navire. (Réf annexe 3).

3-3-7 Autorisation de la direction générale pour la levée des sujets :

Au final, le département affrètement doit adresser un Courrier à la Direction Générale Hyproc par lequel elle est informée de la mise en sujet du navire, tout en résumant les différentes étapes de négociation (offres reçues, processus d’élimination des autres offres, processus de sélection du navire, la tendance du marché...).

La Direction Générale donne au vu des éléments fournis par la Direction Commerciale son accord ou non sur la concrétisation de l’Affrètement.

Une fois l’opération finalisée, le dossier de frètement est classé au niveau du département Frètement / Affrètement.

Parfois les délais de réponse des armateurs sont trop courts pour permettre aux clients de revenir dans les délais impartis.

• Commentaires et suggestions :

- ✓ En ce qui concerne la première étape :

Au cours de la procédure le client exprime souvent sa demande tout en exigeant un délai très court ce qui est contraignant,

Pour pouvoir satisfaire cette demande un délai plus important est nécessaire pour le négociateur pour collecter un large nombre d’offres afin d’avoir une vision assez large du marché.

- ✓ Pour la deuxième étape :

- Celle-ci est caractérisée par la difficulté de trouver des navires dans les délais exigés par le client.



- Quelquefois l'entreprise Hyproc se trouve dans une situation de concurrence.
- L'entreprise doit se doter d'une cellule de veille concurrentielle pour anticiper les évènements.

✓ Pour la troisième étape :

l'une des contraintes relevées est l'organisation de certains marchés en consortium dans le but de contrôler le marché et sa tendance à l'instar du GPL qui est partagé en segments de taille parmi quelques privilèges comme APP MOLLER, EX MAR ... (armateur).

✓ En ce qui concerne la quatrième étape :

Celle-ci nécessite un personnel qualifié qui maîtrise tous les processus de négociation tant sur le plan de la communication et de la technique de négociation.

Cependant il est à souligner que cette activité demande une grande responsabilité et un bon esprit de synthèse et doit prendre en considération de problème de vetting.

A titre exemple :

Hyproc SC a subi le vetting de la société «SHELL» en date des 7 et 8 mai, suivi de celui de «MOL» les 3 et 4 juin 2012.

Durant ces visites, un comité de cadres d'Hyproc SC, a eu à répondre aux «vetteurs » de ces deux sociétés, notamment aux questions relevant du management d'entreprise et sur le système de gestion de la sécurité (SMS - Safety Management System). Aux termes de ces rencontres, SHELL et MOL ont adressé à la Compagnie des recommandations pour lever les insuffisances constatées, pour la mise en conformité des systèmes de management de la compagnie avec les standards internationaux

✓ La cinquième étape :

On a constaté qu'il y avait un manque de coordination.

Il est recommandé d'améliorer la collaboration et de renforcer la synergie de l'équipe.

✓ Pour la dernière étape :

Il a été relevé une certaine lenteur dans la prise de décision ce qui pénalise l'action et tous les efforts entrepris par l'entreprise Hyproc.

Il est à rappeler aussi à l'entreprise de ne pas négliger la menace du vetting (acceptation du navire par le terminal) , cette condition est indispensable pour qu'un navire effectue une

Chapitre III : Etude de cas sur la procédure d'affrètement au sein de L'entreprise Hyproc SC



opération commerciale, Hyproc SC est étroitement concerné par ce phénomène qui requiert un suivi très rigoureux des navires concernés, afin de ne pas perturber le programme commerciale de ses clients.



Conclusion

Les efforts menés durant les dernières années ont permis à la Compagnie de réussir avec satisfaction la réalisation des grandes actions inscrites pour cette période et d'appréhender ainsi un meilleur avenir pour Hyproc SC.

La nouvelle organisation mise en œuvre, place le navire au centre des préoccupations de la Compagnie et offre les conditions optimales de :

- La maîtrise technique et opérationnelle de la flotte,
- La maîtrise des coûts,
- Le renforcement du savoir-faire du personnel,
- Le développement des compétences,
- La satisfaction des besoins des clients,
- Une communication efficace facilitant les opérations de consolidation des informations.

La Compagnie se doit également de maintenir en redoublant ses efforts en matière de management de la flotte afin de parvenir :

- À la réussite continue des contrôles « Vetting » par les différentes Compagnies, condition sine qua non, pour l'acceptation de notre flotte dans les différents terminaux,
- Répondre aux exigences du niveau 3 de TMSA,
- À s'adapter aux changements et mutations qui touchent son métier.
- À assurer le maintien de la sérénité du climat social en développant davantage l'écoute des personnels, la concertation permanente.



Conclusion générale

L'atout majeur de l'Algérie repose sur ses ressources naturelles en hydrocarbures (gaz et Pétrole) et grâce à celles-ci elle a pu développer ses voies de communication intérieure, portuaire et aérienne.

La libéralisation de l'économie algérienne s'est traduite par la réunion des conditions de développement du secteur privé par l'ouverture de l'économie aux investisseurs étrangers. Le Transport Maritime des hydrocarbures permet non seulement l'exportation de milliers de tonnes de Gaz et pétrole mais élimine la barrière des distances lointaines dans un marché politiquement hostile. Les tensions montantes autour du gaz naturel et pétrole dans le monde indiquent bien aujourd'hui que le transport par voie maritime est devenu le premier atout des pays producteurs et pays consommateurs

Néanmoins celui-ci ne dépassait pas les Cinq (05) Milliards de M3 par an en 1960 a atteint les 350 Milliards de M3 en 2012 et sa part ne cesse d'évoluer chaque année.

A cet effet le transport maritime de GNL représente désormais plus du quart des exportations mondiales de gaz et devrait représenter le tiers des exportations mondiales de gaz en 2020.

L'Algérie, en tant qu'un des leaders des exportateurs de GNL mondiaux a une position exceptionnelle sur le plan géopolitique et en termes de marge de manœuvre grâce à sa double dotation en infrastructures (Gazoducs & Terminaux GNL d'exportation).

De ce fait pour le transport de GNL, la Sonatrach devra impérativement entreprendre la rénovation de la flotte relativement vétuste et l'acquisition de nouveaux méthaniers augmentant ainsi sa capacité de transport afin de se donner les moyens pour maintenir sa position comme l'un des leaders mondiaux des exportateurs de GNL.

Additivement à cela, il est à rappeler que 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 aucune procédure rigoureuse. Ce besoin d'inspection s'est pourtant fait ressentir en vue des contrôles peu fiables des autres organismes et du nombre croissant d'accidents.

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, mais n'ayant pour le moment aucune base légale, ce dernier 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.

A l'issue de cette étude, le vetting n'était qu'un contrôle informel de sécurité lancé par quelques compagnies pétrolières dans l'hétérogénéité la plus totale. Depuis il est devenu un contrôle formalisé, préalable à tout affrètement exercé de manière homogène par tous les acteurs du transport maritime d'hydrocarbures : les affréteurs ont réuni leurs efforts en élaborant une méthode d'inspection commune et en échangeant leurs informations, les armateurs ont adapté leur activité à cette nouvelle exigence de sécurité, enfin les inspecteurs ont vu leur charge de contrôle s'ériger en un métier à part entière.

A la question si le vetting est un contrôle supplémentaire ou complémentaire ? On constate que le vetting est un contrôle complémentaire et même plus, il a contribué à intensifier celui des autres organismes d'inspection.

En fonction de ce qui précède, HYPROC SC dispose des moyens humains et financiers nécessaires et d'un savoir-faire appréciable lui permettant de mener à terme son plan de développement et atteindre les objectifs qu'elle a fixés dans son PMTE 2012-2016.

Pour assurer la pérennité de cette activité fortement rémunératrice liée au transport maritime international des produits gaziers et raffinés à forte valeur ajoutée sur les métiers d'armement de management technique, d'exploitation des navires et de consignation il est recommandé dans un cadre de vision globale de :

- 1- Développer les capacités opérationnelles et le savoir-faire d'hyproc SC afin de permettre à la Sonatrach de renforcer ses positions dans différents marchés internationaux d'hydrocarbures.
- 2- De rehausser le niveau de management de la flotte pour la promotion de la culture vetting (sécurité et protection de l'environnement).
- 3- Etablir des partenariats techniques et financiers équilibrés qui opèrent sur tous les segments du transport maritime de gaz et produit raffinés .

Sur la base de ces orientations stratégiques et tenant compte de l'approche de la compagnie Hyproc dans le domaine du transport maritime de GNL, GPL et produits pétroliers un programme ambitieux doit être réalisé pour la satisfaction des besoins du groupe de Sonatrach, il s'agit de :

- Proposer les axes d'amélioration de la stratégie en matière de consignation et les mesures nécessaires pour la préservation des parts de marchés et leurs



développements.

- Appliquer un plan de sécurité et assistance des armateurs partenaire dans les ports algériens.
- Veiller à l'établissement d'un plan de formation pour le PMTE selon les besoins identifiés (shipemangement, nouvelles technologies, réglementation maritime et normes internationales.)
- D'établir un programme de pré-vetting pour l'ensemble des navires de la flotte et en assurer l'exécution avant leur présentation pour les inspecteurs vetting.
- Veiller à la préservation des navires par l'élaboration et l'exécution des plans de maintenance conformément aux exigences et réglementations en vigueur.
- Lancer et suivre le processus d'acquisitions des navires inscrits dans le PMTE et parachever les opérations de désinvestissements des navires.

La réussite de ces objectifs constitue un impératif pour le maintien et le développement et la dynamique amorcée depuis ces dernières années, à ce titre la compagnie se doit de déployer des efforts importants en matière de management stratégique et particulièrement management de la flotte.

On conclut que l'entreprise HYPROC SC est confrontée continuellement aux changements dans la réglementation nationale et internationale ainsi qu'aux défis dus aux mutations rapides des technologies de l'industrie du transport maritime, nécessitant une mise à niveau continue.

Aussi Hyproc applique les mêmes procédures d'affrètement des navires pour le transport maritime des hydrocarbures comme celle de la théorie, et ceci selon les normes et les règles établies par l'O.M.I (Organisation Maritime Internationale).



BIBLIOGRAPHIE

I) Ouvrages et publications

- Dictionnaire maritime thématique anglais et français, A. BRUNO et C. MOUILLERON-BECAR, Infomer, 3^{ème} édition, année 1994.
- Transport International des marchandises par Jean Belloti, 3^{ème} édition Vuibert 2006.
- Droit Maritime, par Antoine VIALARD, éditions Presse Universitaire de France, 1997.
- Le « Vetting », Rapport de fin d'études 1999-2000, annales de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Marseille, par Laurent PERENNES, Capitaine de 1^{ère} Classe de la Navigation Maritime.
- Petroleum Economist, Fundamentals of Gas Shipping, Sigitto, 2004.
- AFG, Gaz d'Aujourd'hui, l'ouverture des marchés (N°6) année 2006.
- A Guide for Vetting Inspections, INTERTANKO, 4th Edition, October 2000.

II) Articles

- Le "vetting", par Yves BERTRAND, Directeur Général "The Green Tankers As", Actes du Colloque Le transport des produits pétroliers par mer, Marseille, 9 décembre 1999, Annales IMTM 1999, p. 135.
- L'Algérie Guide des hydrocarbures 2007 (01 juillet 2007).
- Revue « Les inspections vetting », par A.C. ARDILLON, année 2002.
- SONATRACH une Nouvelle flotte, article du Lundi 19 mai 2008.
- Revue « Energie Algérie » : Exportations Algériennes de GNL, article du 27 Octobre 2010.
- Responsabilité et indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à propos de la catastrophe de l'"Erika", par Philippe DELEBECQUE, JCP G 2000, actualité n°4.

III) Thèses et mémoires :

- Quelle place pour l'Algérie dans la relation Euro Méditerranée ? travaux de recherches et d'études des comités en France Par Hugue CHAMBONNIERE et Alain CLAUS en juin 2009.



- Le vetting , travail de diplôme réalisé en vue de l'obtention du diplôme de HES par Patrick Haering, octobre 2008, haute école de gestion de Genève (HEG- GE).
- Transport maritime de GNL cas de l'Algérie (DPGS) par Benghali 2008-2009 à Oran.
- Le vetting Mémoire de DESS Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille III, option Droit Maritime et des Transports par Caroline Noël 2003.

III) Sites Internet

<http://www.hyproc.dz>

http://www.hyproc.dz/fr/images/hyproc_news06.pdf

http://www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html

<http://www.mem-algeria.org/actu/comn/pubt/market-news-17.pdf>

<http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-78.pdf>

http://www.logistiqueconseil.org/transport_maritime.htm

Annexes

Annexe 1 :

Sontarach

Activité commercialisation

Division EPB

Alger

Date : Le 13-05-2012

Attention : TAHAR

Company :HYPROC SH

Fax number: 041-59-30-51

Objet : Demande d'affrètement

Prière noter que nous venons de réaliser une vente de 25000 TN FO, BTS pour le compte de Total.

A cet effet, nous vous prions de bien vouloir nous proposer un navire à l'affrètement, dont la planche de chargement sera entre 01-07 juillet 2012, relation Arzew/Lavera.

Meilleurs salutations

Annexe 1 :

Sontarach

Activité commercialisation

Division EPB

Alger

Date : Le 13-05-2006

Attention : TAHAR

Company :HYPROC SH

Fax number: 041-59-30-51

Objet : Demande d'affrètement

Prière noter que nous venons de réaliser une vente de 25000 TN FO, BTS pour le compte de Total.

A cet effet, nous vous prions de bien vouloir nous proposer un navire à l'affrètement, dont la planche de chargement sera entre 01-07 juillet 2006, relation Arzew/Lavera.

Meilleurs salutations

Annexe 2 :

Direction Commerciale

Réf : DC/FR/N° 022/12

Oran, le .././2012

Monsieur le président Directeur Général

S/C de la voie hiérarchique

Objet : Autorisation d'Affrètement

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de vous informer que notre client, Sonatrach, nous a sollicités pour la prospection du marché en vue de l'affrètement d'un navire au départ d'un port algérien à destination de port Lavera (France).

La date de chargement arrêtée est comme suit :

Voyage : 05-07/07/2012

Ce voyage fait partie du contrat de vente de FO que Sonatrach a conclu avec son client pour l'exercice 2012.

A cet effet, nous vous prions de bien vouloir nous marquer votre accord pour la prospection du marché, afin de nous permettre de répondre à la demande de Sonatrach.

Veuillez agréer, monsieur le Président Directeur Général, l'expression de notre haute considération.

PJ : demande de client

Annexe3:

HYPROC SHIPPING COMPANY

Oran le 22.07.2012

D R COMMERCIALE

DPT : Frét/ Affrètement

REF.DC/DFA, KH A . 2908/12

Suite à votre demande d'affrètement Réf : 2908, datée du 15 /07/2012,

Nous avons l'honneur de vous récapituler ci-après les conditions arrêtées avec l'armateur concernant l'affrètement sollicité par vos soins :

- Navire M/T AHTA (construction 2005, Pavillon Italien, longueur 255.23M, largeur 45.23M, tirant d'eau 15 m)
- Nombre VGE : un (1) VGE+ un (1) VGE +option affréteur : l'option devra être déclarée par l'affréteur à l'arrivée du navire au port de déchargement du 1^{er} VGE.
- Planche : 05-07/07/2012.
- Taux de fret : USD 20 /TM
- Temps à louer : 54H+ 6H+ 6H.
- Taux de surestaries : USD 5000/PD/PR.
- Commission HYPROC SC : USD 2000/VGE.

Autres termes et conditions, selon la charte partie ASBATANKVOY contrat type pour ce genre de transport.

Nous vous prions de bien vouloir nous confirmer votre accord sur cet affrètement, au plus tard, demain 23 /07/12 à 10 :00 afin de nous permettre de lever les sujets avec l'armateur.

Veuillez agréer Monsieur l'expression de nos meilleures salutations

Annexe 04



Les routes d'exportation GNL.

- **SYSTEME DE MANAGEMENT DE LA QUALITE**





Oil Companies International Marine Forum
SIRE Programme
Vessel Particulars Questionnaire

MAROLA

IMO/LR Number 9257395

20 Sep 2012

CHAPTER 1

1 GENERAL INFORMATION

1.1 Date this HVPQ document completed 12 July 2012
 1.2 Name of ship MAROLA
 1.3 LR/IMO Number 9257395
 1
 Italy
 1.9 Port of Registry GENOVA
 1.10 If the flag has been changed, what was previous flag? Not applicable
 1.11 Call sign IBFL
 1.12 INMARSAT number +39 010 8976489
 1.13 Ship's fax number +39 010 8976489
 1.14 Ship's telex number 424700060 / 424700061
 1.15 Mobile Phone Number +3933575478274
 1.16 Ship's Email address marola@carboflotta.it
 1.17 Type of ship Gas
 Vessel's MMSI No. (Maritime Mobile Selective Call Identity Code) 247094900
 1.18
 1.19 Type of Hull 2G

2 OWNERSHIP AND OPERATION

1.20 Name of the Registered Owner CARBOFIN SpA
 Via G.D'ANNUNZIO, 2-108 - 16121 GENOVA - ITALY
 1.20.1 Full address
 1.20.2 Office telephone number +3901057221
 1.20.3 Office telex number Not applicable
 1.22
 Via G.D'ANNUNZIO, 2-108 - 16121 GENOVA - ITALY
 1.22.1 Full Address
 1.22.2 Office telephone number +3901057221
 1.22.3 Office telex number Not applicable
 1.22.4 Office fax number +39010594759
 1.22.5 Office Email address SQE@carboflotta.it
 1.22.6 Contact person (Designated Person Ashore) Michele BOGLIOLO
 1.22.7 Contact person after hours telephone number +39 335 6065236
 1.22.8 Emergency callout number
 1.22.9 Emergency callout pager number
 Contact details for person responsible for oil spill Michele BOGLIOLO +39 335 6065236
 1.25

3 BUILDER

1.26 Builder FINCANTIERI ANCONA
 1.27 Date of building contract Not applicable
 1.28 Hull number 6106
 1.29 Date keel laid 28 March 2002
 1.30 Date launched
 1.31 Date delivered 27 November 2003
 1.32 If applicable, date of completion of major hull changes Not applicable
 1.33 List what changes were made. Not applicable

4 CLASSIFICATION

1.34 Classification society RINa - Registro Italiano Navale
 LIQUEFIED GAS CARRIER, AUT-UMS / AUT-PORT,
 INWATER SURVEY, MONSHAFT
 1.35 Class Notation

CHAPTER 1

Chapter 1 3

If Classification society changed, name of previous society Not applicable

1.36

1.37 If Classification society changed, date of change

1.38 Date of last dry-dock 9 September 2008

1.39 Date of second last dry-dock Not applicable

1.40 Date next dry-dock due 21 November 2013

1.41 Date of last special survey 9 September 2008

1.42 Was last special survey an enhanced special survey? Not applicable

1.43 Date next special survey due 21 November 2013

If ship has Condition Assessment Programme (CAP) rating, what is the latest rating? Not applicable

5 DIMENSIONS

1.49 Length overall (LOA) 180 Meters

1.50 Length between perpendiculars (LBP) 169 Meters

1.51 Extreme breadth 29 Meters

1.52 Moulded breadth 29 Meters

1.

ship)

Yes

Chapter 1 4/71**6 TONNAGES**

1.59 Net Registered Tonnage 9784 Tonnes

1.60 Gross Tonnage 25299 Tonnes

1.61 Suez Tonnage 26580 Tonnes

1.61.1 Suez Canal Gross Tonnage (SCGT) 0 Tonnes

1.61.2 Suez Canal Net Tonnage (SCNT) 0 Tonnes

1.62 Panama Tonnage 21049 Tonnes

7 LOADLINE INFORMATION

1.63.1 Summer Freeboard 5 Meters

1.63.2 Summer Draft 12 Meters

1.63.3 Summer Deadweight 38427 Tonnes

1.63.4 Summer Displacement 50705 Tonnes

1.64.1 Winter Freeboard 0 Meters

What is the max. height of mast above waterline (air draft) in normal SBT condition? 39 Meters

1.74

8 RECENT OPERATIONAL HISTORY

Has the ship traded continuously without requirement for unscheduled repairs since the last dry-dock, except for normal maintenance? Yes

1.75 If unscheduled repairs have been carried out, what was the nature of the repairs? t Not applicable

1.76 Has ship been involved in a pollution incident during No

CHAPTER 2**CHAPTER 2****1 CERTIFICATES**

2.1 Register Number GENOVA 038 R.I.

2.2.1 Safety Equipment Certificate (Issued) 7 July 2011

2.2.2 Safety Equipment Certificate (Expires) 5 October 2013

2.2.3 Safety Equipment Certificate (Last Annual) Not applicable

2.3.1 Safety Radio Certificate (Issued) 14 September 2011

2.3.2 Safety Radio Certificate (Expires) 6 October 2012

2.10.3 Date of last USCG Tank Vessel Examination Letter applicable Not

(TVEL) (Issued)

2.11.1

January 20092.20 International Tonnage Certificate (Issued) 22 June 2004

2 DOCUMENTS

2.21 IMO Safety of Life at Sea Convention (SOLAS 74) Yes

2.22 IMO International Code of Signals (SOLAS V-Reg 21) Yes

IMO International Convention for the Prevention of Yes

2.26

2.44 ISPS Code Yes

3 FOR CHEMICAL TANKERS ONLY

IMO Code for Construction & Equipment of Ships Not applicable

Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)

4 FOR GAS CARRIERS ONLY

IMO Code for Construction & Equipment of Ships Yes

Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)

CHAPTER 3**CHAPTER 3****1 CREW MANAGEMENT**

3.1 Minimum manning required (officers) 7

3.1.1 Actual manning (officers) 8

3.1.2 List Nationality of Officers ITALIAN - FILIPINO

2 CONTINUITY

Do senior officers return to the same ship on a rotational basis? Yes

3.3 Are senior officers rotated on ships of similar class within company fleet? Yes

3 TRAINING

List Operator sponsored training courses available to ALL STCW officers (Bridge Management etc.) 95 courses

3.7 List Operator sponsored training courses available to ALL STCW ratings (Fire Fighting etc.) 95 courses

AVECS and AMOS software, HACCP, safety courses, ISM, Safety Officer, Incident Investigation,

CHAPTER 4**CHAPTER 4****1 NAVIGATION**

4.1.1 Magnetic compass Yes

4.1.2 Magnetic compass (Type) C. PLATH 2060

4.1.3 Magnetic compass (Number of Units) 1

4.2.1 Gyro compass Yes

4.2.2 Gyro compass (Type) C.PLATH LITTON SR180 MK 1

4.2.3 Gyro compass (Number of Units) 2

CHAPTER 5**CHAPTER 5****1 SAFETY MANAGEMENT**

Is the vessel operated under a Quality Management System? Yes

5.1 If Yes, what type of system? (ISO9002 or IMO Resolution A.741 (18) Resolution A.741(18))?

5.1.2 If Yes, who is the certifying body? RINA

5.1.3 Date of vessel certification 23 November 2003

2 HELICOPTERS

Can the ship comply with the ICS Helicopter Guidelines? Not applicable

5.2.1 If Yes, state whether winching or landing area provided Winching

5.2.2 What is diameter of circle provided? Meters

3 FIRE FIGHTING EQUIPMENT & LIFE SAVING EQUIPMENT

Is a fixed foam firefighting system installed for the cargo area?	Not applicable
5.4 Type of foam on board	
5.5 Date of foam supply or last analysis certificate	
CHAPTER 6	CHAPTER 6
1 POLLUTION PREVENTION	
Is ship fitted with a continuous deck edge fishplate enclosing the deck area?	Yes
6.1 If Yes, what is its minimum vertical height above the deck plating?	200 Millimeters
2 OPA 90 REQUIREMENTS	
Has the vessel Operator submitted a Vessel Spill Response Plan to the US Coast Guard which has been approved by official USCG letter?	Yes
6.20 Has a Geographic Specific Appendix been filed with the Captain of the Port for each Port Zone the vessel expects to enter or transit?	Yes
6.21 Has the vessel Operator deposited a letter with the US Coast Guard confirming that the Operator has signed a service contract with an oil spill removal organisation for responding to a 'worst case scenario'?	Yes
CHAPTER 7	CHAPTER 7
1 STRUCTURAL CONDITION	
7.1 Are cargo tanks coated?	Not applicable
7.1.1 If Yes, specify type of coating	
7.1.2 If partially coated, specify which tanks are coated	
7.1.3 If cargo tanks are coated, specify to what extent	
What is the condition of coating as determined by the criteria listed below?	
CHAPTER 8	CHAPTER 8
1 CARGO AND BALLAST HANDLING	
8.1 Tank Plan	
8.1.1 Tank Plan Diagram	
2 DOUBLE HULL VESSELS	
Is vessel fitted with centreline bulkhead in all cargo tanks?	Yes
8.2.1 If Yes, is bulkhead solid or perforated? Solid	
8.2.2 Is vessel fitted with any full breadth ballast tanks?	Not applicable
8.2.3 If Yes, how many ballast tanks are full breadth?	0
8.2.4 Does vessel meet the IMO definition of 'double hull'?	Not applicable
3 CARGO TANK CAPACITIES	
8.3 Cargo Tank Capacities At 98% Full (M3)	
8.3.1 Centre Tank Number 1 Capacity (98%)	8039 Cu Meters
8.3.2 Centre Tank Number 2 Capacity (98%)	9797 Cu Meters
8.3.3 Centre Tank Number 3 Capacity (98%)	9856 Cu Meters
4 BALLAST TANK CAPACITIES	
8.11 Ballast Capacities At 100% Full (M3)	
8.11.1.1 Tank Number 1 (Identity) F. PEAK AND A. PEAK	
8.11.1.2 Tank Number 1 (Capacity)	1480 Cu Meters
8.11.2.1 Tank Number 2 (Identity) DB 1	
5 BALLAST HANDLING	
8.12 Ballast Handling	
If vessel is a Pre-MARPOL tanker, indicate by tank number, tanks usually designated for departure	Not applicable

ballast.

6 IF VESSEL IS CBT TANKER WITH MANUAL

8.13 If the vessel is a CBT Tanker with Approved Manual:
Which cargo tanks are indicated as CBT in the IOPP Certificate? Not applicable

7 IF VESSEL IS SBT TANKER

8.14 If Vessel is SBT Tanker:
8.14.1 What is total capacity of SBT? 13269 Cu Meters
What percentage of summer deadweight can vessel maintain with SBT only? 35 Percent
Does vessel meet the requirements of MARPOL Reg 13 (2)? Not applicable

8.14.13.1 Tank Location

8 CARGO HANDLING

How many grades/products can vessel load/discharge with double valve segregation? 2

9 CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEMS

8.18.1 Main Pump Number 1 (Identity) 1P

8.18.2 Main Pump Number 1 (Number) 0

10 CARGO CONTROL ROOM

8.45 Is ship fitted with a Cargo Control Room? (CCR) Yes
Can cargo and ballast pumps be controlled from the No CCR?

11 GAUGING AND SAMPLING

Can vessel operate under closed loading conditions in accordance with Section 7.6.3 of ISGOTT? Yes
Yes

8.52.1 Is gauging system certified and calibrated? Yes

12 VAPOUR EMISSION CONTROL

8.65 Is a vapour return system fitted? Yes
If fitted, is vapour line return manifold in compliance? Yes

8.66.1 If yes, by which organisation? RINA

13 VENTING

8.67 State what type of venting system is fitted
8.68 State maximum venting capacity 0 Cu Meter/Hour

14 CARGO MANIFOLDS

Does vessel comply with the latest edition of the OCIMF 'Recommendations for Oil Tanker Manifolds and Associated Equipment'? Not applicable

15 BUNKER MANIFOLDS

8.89 What is the number of bunker connections per side? 2
8.90 What is the size of the bunker connection? 203 Millimeters

16 MANIFOLD ARRANGEMENT

8.91 Manifold Arrangement Diagram
8.92 Distance A bunker manifold to cargo manifold 0 Millimeters
8.93 Distance B cargo manifold to cargo manifold 0 Millimeters
8.94 Distance C cargo manifold to vapour return manifold 0 Millimeters

17 GAS MONITORING

Is the vessel fitted with a fixed system to continuously monitor for flammable atmospheres? Yes

18 CARGO HEATING

8.120 Are there coils in cargo tanks? Not applicable

8.121 State the Number of independent sets of coils per tank

CHAPTER 9**1 INERT GAS AND CRUDE OIL WASHING**

Is an inert gas system (IGS) fitted? (If No, ignore remainder of this section)

Not applicable

9.2 Is a P/V breaker fitted? No

Is IGS supplied by flue gas, inert gas (IG) generator IG

CHAPTER**10 CHAPTER 10****1 MOORING**

Does the vessel comply with the latest edition of OCIMF Mooring Equipment Guidelines?

Yes

2 MOORING WIRES (ON DRUMS)

10.2.1 Mooring Wires (On Drums) Forecastle (Number)

0

10.2.2 Mooring Wires (On Drums) Forecastle (Diameter)

0 Millimeters

3 MOORING WIRE TAILS

10.6 Type of shackle

10.7.1 Mooring Wire Tails Forecastle (Number)

0

4 MOORING ROPES (ON DRUMS)

10.11.1 Mooring Ropes (On Drums) Forecastle (Number)

4

10.11.2 Mooring Ropes (On Drums) Forecastle (Diameter)

52 Millimeters

10.11.3 Mooring Ropes (On Drums) Forecastle (Material) ATLAS -

Polyamide

10.11.4 Mooring Ropes (On Drums) Forecastle (Length)

200 Meters

Mooring Ropes (On Drums) Forecastle (Breaking 53 Tonnes

10.14.5 Mooring Ropes (On Drums) Poop (Breaking Strength)

53 Tonnes

5 OTHER MOORING LINES

10.15.1 Other Mooring Lines Forecastle (Number)

4

10.15.2 Other Mooring Lines Forecastle (Diameter)

52 Millimeters

10.15.3 Other Mooring Lines Forecastle (Material) KAPA FLEX 24 - Mix Polyester-Polyolefin

10.15.4 Other Mooring Lines Forecastle (Length) 200 Meters

10.15.5 Other Mooring Lines Forecastle (Breaking Strength)

64 Tonnes

6 SPARE MOORING WIRES

10.19.1 Spare Mooring Wires (Identity 1)

10.19.2 Number (Identity 1)

0

10.19.3 Diameter (Identity 1) 0 Millimeters

7 SPARE MOORING ROPES

10.20.1 Spare Mooring Ropes (Identity 1)

10.20.2 Number (Identity 1) 5

10.20.3 Diameter (Identity 1)

52 Millimeters

10.20.4 Material (Identity 1) KARAT

10.20.1.6 Breaking Strength (Identity 2) 74 Tonnes

8 SPARE MOORING TAILS

10.21.1 Spare Mooring Tails (Identity 1)

10.21.2 Number (Identity 1)

0

9 MOORING WINCHES

10.22.1 Forecastle (Number)

2

10.22.2 Forecastle (Single Drum or Double Drums) Double Drums

10.22.3 Forecastle (Split Drums Y/N)

Yes

11 ANCHORS AND WINDLASS

10.35 What is the motive power of the windlass? Hydraulic

10.36 What is the cable diameter?

70 Millimeters

10.37 Number of shackles - port cable?

11

10.38 Number of shackles - starboard cable?

12

Are bitter end connections to both cables capable of

Yes

being slipped?

12 EMERGENCY TOWING ARRANGEMENTS

Is the vessel fitted with an Emergency Towing Yes
Arrangement? If no, ignore remainder of this section.

10.41.1 Type of system (Forward) CHAIN

13 ESCORT TUG

10.57 SWL of closed chock on stern

100 Tonnes

10.58 SWL of bollard on poopdeck suitable for escort tug

100 Tonnes

Are stern chock and bollard capable of towing astern

to Yes

90 degrees?

14 SINGLE POINT MOORING (SPM) EQUIPMENT

Does vessel comply with the latest edition of OCIMF

Not applicable

'Recommendations for Equipment Employed in the
Mooring of Vessels at Single Point Moorings (SPM)'?

10.61 Is vessel fitted with chain stopper(s)?

10.61.1 If Yes, how many?

0

15 BOW MOORING ARRANGEMENT DIAGRAM

10.70 Bow Mooring Arrangement Diagram

16 MANIFOLD ARRANGEMENT

10.71 Manifold Arrangement Diagram

10.72 Distance K end of drip tray to center line of deck cleat

0 Millimeters

10.73 Distance L spill tray to centre line of bollard

0 Millimeters

10.74 Distance M length of bollard

0 Millimeters

17 LIFTING EQUIPMENT

10.75 How many derricks does the vessel have?

10.75.1 What is their safe working load (SWL)?

0 Tonnes

18 OTHER EQUIPMENT

Are accommodation ladders arranged to face aft when Yes
rigged?

10.81 Does vessel have Suez Canal boat davits? No

10.82 Does vessel have Suez Canal projector? Yes

CHAPTER 11

CHAPTER 11

1 COMMUNICATIONS AND ELECTRONICS

11.1 Is vessel certified for GMDSS?

Yes

What GMDSS areas is the vessel classed for? A1 A2 A1-A2-A3

A3 A4

CHAPTER 12

CHAPTER 12

1 MAIN PROPULSION

12.1 Means of main propulsion Motor

12.1.1 If motor state whether two stroke or four stroke 2 Stroke

12.1.2 If four stroke, state how many engines fitted

0

2 THRUSTERS

12.10 Is vessel fitted with a bow thruster?

No

12.10.1 If Yes, give Brake Horse Power 0 BHP

3 GENERATORS

12.13 How many power generators are fitted?

4

12.13.1 Indicate type of power generator(s) 3 Diesel-1shaft alternator

4 MAIN ENGINE AIR START COMPRESSORS

12.16 Number of main engine start compressors

2

12.17 Operating pressure

28 Bar

12.18 Motive power of emergency compressor

28 Cu Meter/Hour

5 BUNKERS

Vessel Particulars Questionnaire for MAROLA

IMO: 9257395

12.19.1 Fuel Oil (Tank Name)

AFT STB

12.19.2 Fuel Oil (Capacity)

839 Cu Meters

CHAPTER 14

CHAPTER 14

6 STEERING GEAR

12.26 What type of steering gear fitted? Rotary Vane

How many motorized hydraulic pumps or motors fitted?

2

12.28 How many telemotors fitted?

1

12.29 Is an emergency rudder arrest/rudder control fitted?

Yes

7 ANTI-POLLUTION

12.30 Is an engine-room bilge high level alarm fitted?

Yes

CHAPTER 13

CHAPTER 13

1 SHIP TO SHIP TRANSFER

Does vessel comply with recommendations contained in OCIMF/ICS Ship To Ship Transfer

Not applicable

CHAPTER 14

CHAPTER 14

1 CHEMICAL CARRIER INFORMATION

In the case of a Chemical Carrier carrying oil, does the vessel comply fully with the requirements of MARPOL as per Section 8 of the IOPP Supplement (Form B)?

No

Is vessel equipped with an emergency portable cargo pump?

14.18.1 Portable:

14.18.2 Fixed

4 SAFETY

Is there Protective equipment for the protection of crew members available as per IBC 14.1.1 / BCH 3.16.1.?

5 CARGO AND OTHER MANIFOLDS

14.24 Total number of manifold connections per side

14.24.1.1 Number (Port)

0

14.24.1.2 Size (Port)

0 Millimeters

7 CARGO TANK PARTICULARS

14.43.1 TANK NUMBER

14.43.2 TANK LOCATION

14.64.19 CLOSED SAMPLE TYPE

8 BALLAST TANK CAPACITIES

14.65.1 TANK NUMBER

14.65.2 TANK LOCATION

9 TANK CLEANING SYSTEM

14.87 Is tank cleaning equipment fixed in cargo tanks?

14.88 Is portable tank cleaning equipment available?

14.89 What is the capacity of one tank cleaning machine?

0 Cu Meter/Hour

CHAPTER 15

CHAPTER 15

1 GAS CARRIER INFORMATION

Does vessel have an IOPPC with Form B identifying the vessel as an oil product carrier?

No

2 CARGO INFORMATION

ANHYDROUS AMMONIA - BUTADIENE - BUTANE - BUTYLENES -, VYNIL CHLORIDE - BUTANE

PROPANE MIX - PROPANE - PROPYLENE.

3 TRANSPORT AND CARRIAGE CONDITIONS

15.4 What is the Minimum allowable tank temperature? - 48 Degrees C
15.5 What is the Maximum Permissible tank pressure? 30 KP/CM2

4 CARGO TANKS

15.15 What Type and materials of cargo tanks?
15.16 Maximum allowable relief valve setting 0 Bar guage

5 CARGO TANK CAPACITIES

15.25.1 Tank 1 Capacity m3 (100%) 8039 Cu Meters
15.25.2 Tank 1 Butane Tonnes 4727 Tonnes
15.25.3 Tank 1 Butane degrees C - 5 Degrees C
Chapter 15 55/71

6 LOADING RATES

15.39 From Refrigerated Storage
15.39.1 Butane - Rate (tonnes/hr) with vapor return 2000 Tonnes/Hour
15.39.2 Butane - Rate (tonnes/hr) without vapor return 2000 Tonnes/Hour

8 DISCHARGE PERFORMANCE

15.44 Full Cargo Discharge Times (using all main pumps)
15.44.1 Fully Refrigerated
15.44.1.1 Hours (Back Press 1 kP/cm2) with vapor return 10 Hours
15.44.1.2 Hours (Back Press 1 kP/cm2) without vapor return 0 Hours
15.44.1.3 Hours (Back Press 5 kP/cm2) with vapor return 11 Hours

9 UNPUMPABLES

15.45 Tank 1 (m3) 3 Cu Meters
15.46 Tank 2 (m3) 3 Cu Meters
15.47 Tank 3 (m3) 9 Cu Meters

10 VAPORIZING UNPUMPABLES

15.54 Process used HEATING COILS
Time to vaporize liquid unpumpables remaining after 7 Hours full cargo discharge - Other

11 RELIQUEFACTION PLANT

15.61 Plant Design Conditions - air temperature degrees C 45 Degrees C
15.61.1 Plant Design Conditions - sea temperature degrees C 32 Degrees C

12 COOLING CAPACITY

15.65.1 State Cooling capacity for Propane @ -42 degrees C 225000 KCal/Hour
15.65.2 State Cooling capacity for Propane @ -20 degrees C 0 KCal/Hour

13 CARGO TEMPERATURE LOWERING CAPABILITY

15.67 Time taken to lower the temperature of:
15.67.1.1 Propane from ... degrees C to - 42 degrees C 296000 Degrees C

14 DECK TANK CAPACITIES

15.70 Are Deck pressure tanks fitted ? Yes
15.71 Propane Capacity 220 Cu Meters

15 PRE-LOADING COOLDOWN

15.76.1 Propane - Quantity of Coolant Required 100 Cu Meters
Propane - Time required to cooldown cargo tanks from 24 Hours

16 VAPORISER

15.80 Type of Vaporiser Steam
15.81 Number of Vaporisers fitted 2
15.82.1 Capacity per unit - Propane 2 Cu Meter/Hour vapour

17 BLOWER

15.85 Type of Blower DRESSER

15.85.2 Delivery Pressure 50 KP/CM2

18 CARGO RE-HEATER

15.86 Type of Re-Heater Tube

15.86.1 Number Fitted 2

19 HYDRATE CONTROL

15.88 What is the type of Depressant? Methonal

15.89 What is the freezing point temperature? -98 Degrees C

20 CARGO MEASUREMENT

15.96 Level Gauges

15.96.1 Are level gauges local or remote?

Local

15.96.2 Name of manufacture HEINRCHS

21 CARGO SAMPLING

Indicate whether cargo samples may be obtained from the levels specified:

15.107.1. Tank 1 top

Yes

15.107.1. Tank 1 middle

Yes

15.113 Number of ESD actuation points

16

22 CONNECTIONS TO SHORE FOR ESD AND COMMUNICATIONS SYSTEMS

15.114 Is ESD connection to shore available?

Yes

15.114.1 If yes, is the system pneumatic?

No

15.114.2 If yes, is the system electrical?

Yes

If yes, does the independent high level shutdown system also switch off running cargo pumps?

Yes

15.122 Shut down level % 98 Percent

23 INERT GAS

15.123 Main IG Plant

15.123.1 Type of system Oil Fired

15.125.5 Used for

24 CARGO TANK INERTING/DE-INERTING

What is the time taken to inert from fresh air to under 24 Hours 5% O2 at -

25 degree C?

25 GAS FREEING TO FRESH AIR

15.142 Plant used BLOWERS

What is the time taken from fully inert condition to 9 Hours

26 CHANGING CARGO GRADES

Indicate number of hours needed to change grades from the removal of pumpables to tanks fit to load and sea INERTING BY N2

27 CARGO MANIFOLD

15.145 Center of manifold to bow

92 Meters

15.146 Center of manifold to stern

88 Meters

28 MANIFOLD ARRANGEMENT LOCATED ON TOP OF COMPRESSOR

Distance from rail of compressor room/platform to presentation flanges

0 Millimeters

Distance from deck of compressor room/platform/try to centre of manifold

0 Millimeters

29 CARGO MANIFOLD REDUCERS

15.162.1 Number of ANSI Class 300 reducers carried onboard

6

15.162.2 Flange rating of ANSI Class 300 reducer

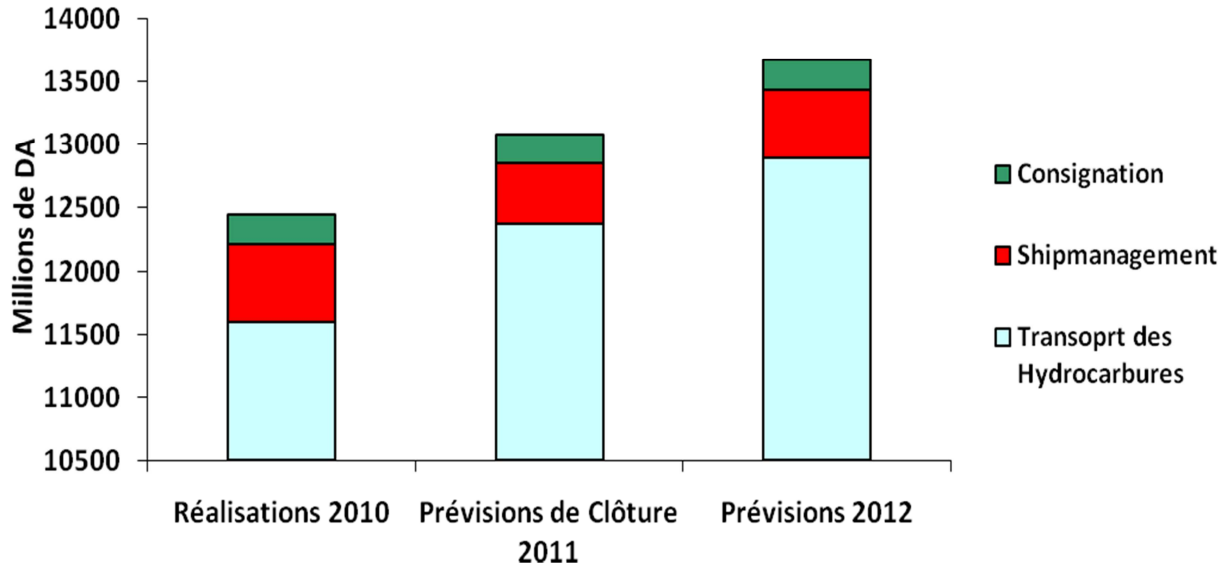
25 Bar

15.162.3 Size of ANSI Class 300 reducer

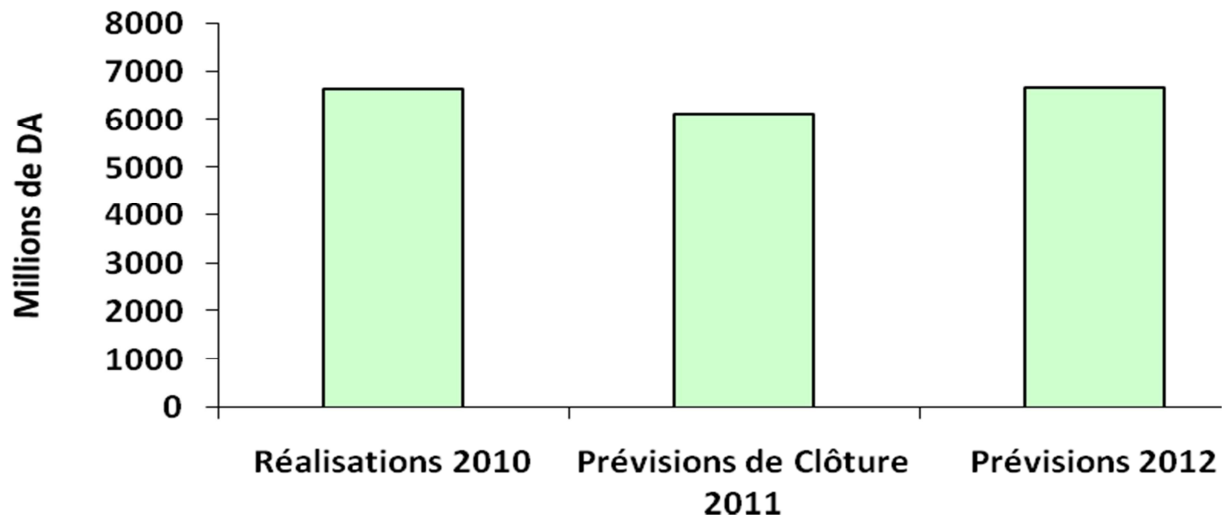
50 Millimeters

Evolution du chiffre d'affaires :

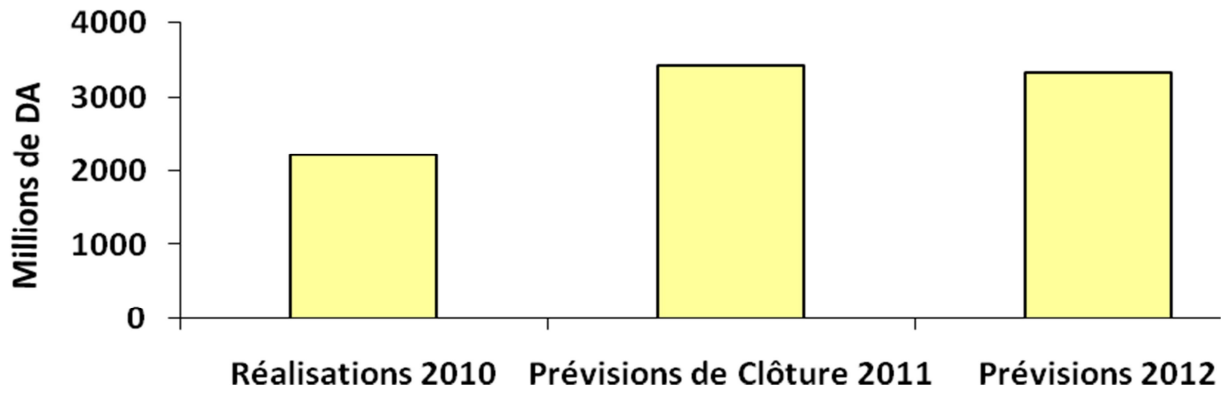
Evolution du Chiffre d'Affaires



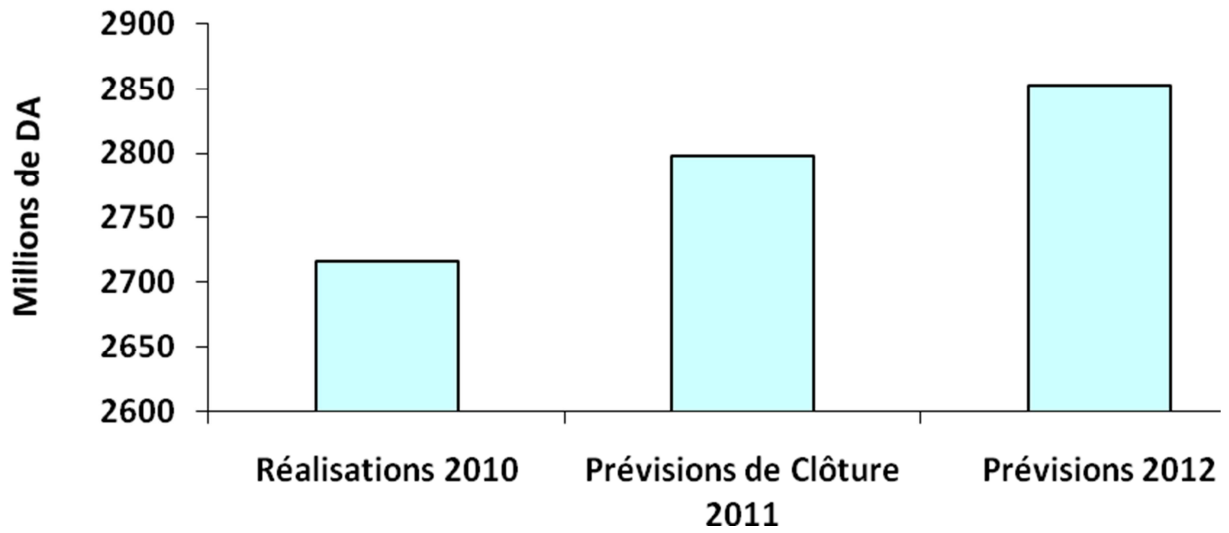
Evolution du Chiffre d'Affaires du GNL



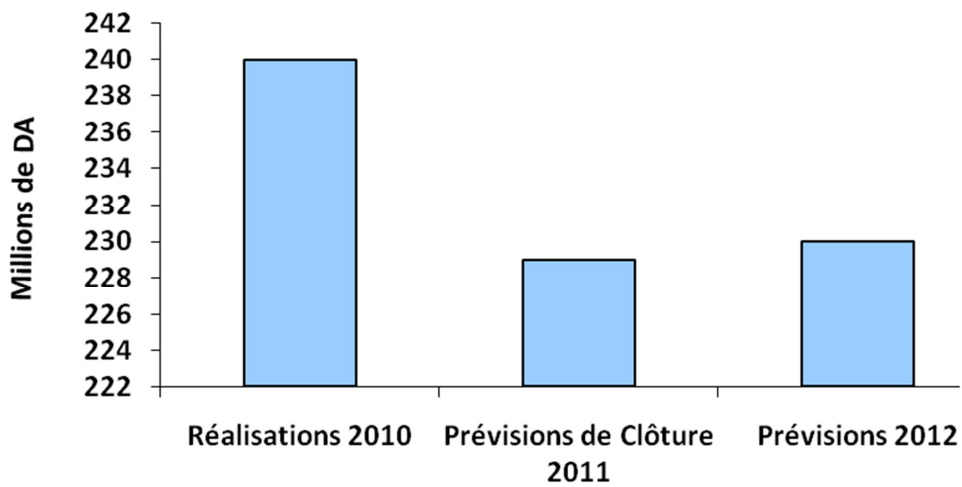
Evolution du Chiffre d'Affaires du GPL



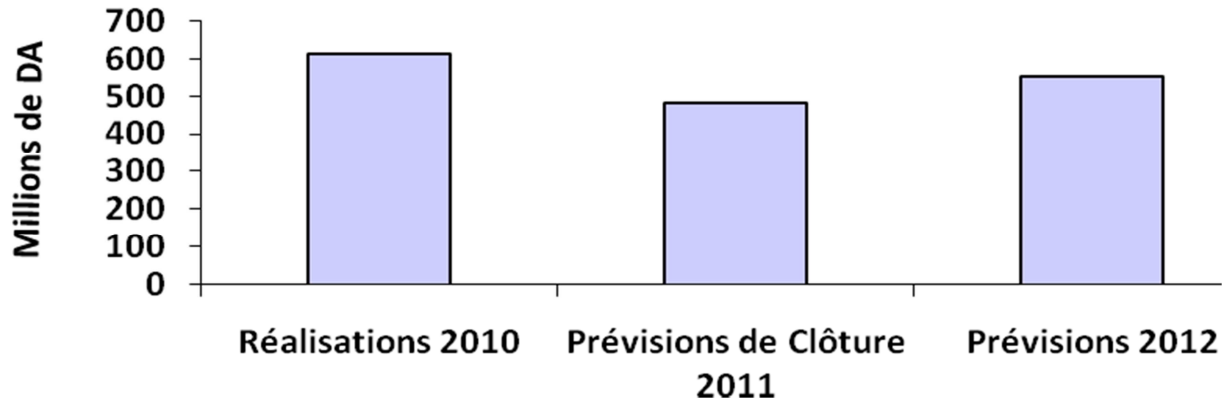
Evolution du Chiffre d'Affaires des Produits Raffinés



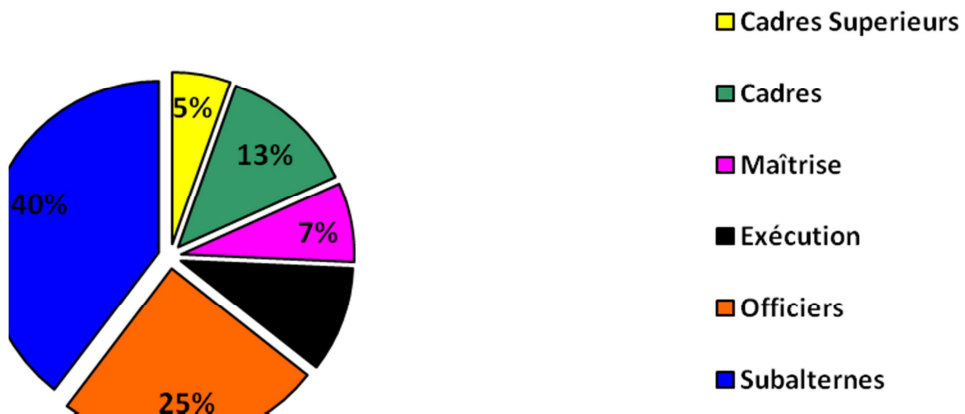
Evolution du Chiffre d'Affaires des Activités de Consignation



Evolution du Chiffre d'Affaires des Prestations Shipmanagement



REPARTITION DE L'EFFECTIF



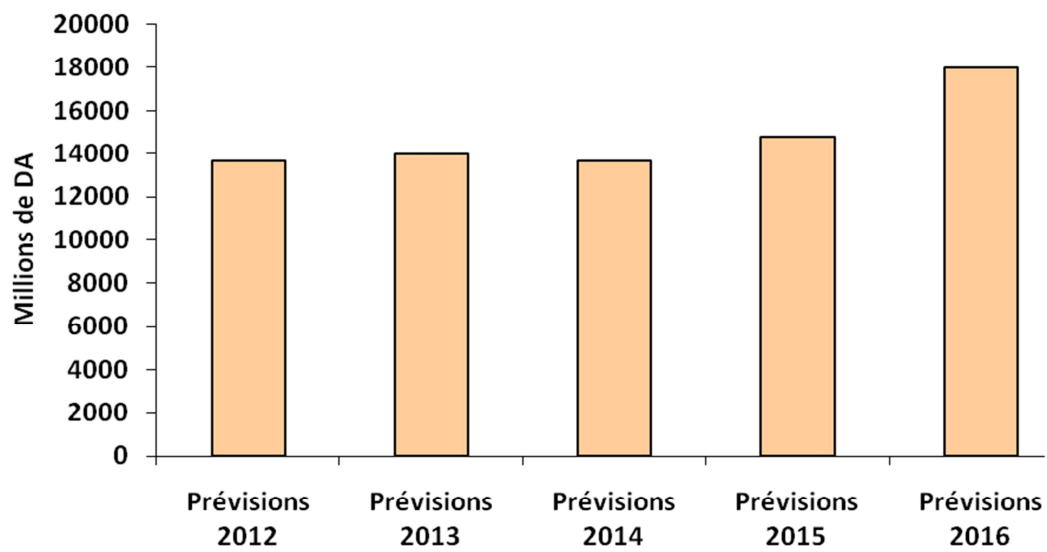
Coût du Programme d'Investissement :
Echéancier des Dépenses d'Investissement

<i>Désignation</i>	<i>Prévisions</i>	<i>Prévisions</i>	<i>Prévisions</i>	<i>Prévisions</i>	<i>Prévisions</i>	<i>TOTAL</i>
<i>Cash</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2012-2016
Navire Produits Raffinés et Chimiques 7 000 TM	720	1 080				1 800
Nire Produits Raffinés et Chimiques 7 000 TM	360	360	720	360		1 800
Navire Produits Raffinés et Chimiques 14 000 TM		1 512	1 008			2 520
Navire Produits Raffinés et Chimiques 30 000 TM		1 440	2 160			3 600
Navire Produits Raffinés et Chimiques 30 000 TM (Option)		1 440	2 160			3 600
Navire GPLier 12 000 M ³		576	1 728	576		2 880
Navire GPLier 12 000 M ³		576	1 152	1 152		2 880
Navire GPLier 8 000 M ³		864	1 296			2 160
Méthanier 150 000 M ³	5 184					5 184
Méthanier 150 000 M ³	5 184					5 184
Méthanier 150 000 M ³		5 184				5 184
Méthanier 150 000 M ³ (Option)		5 184				5 184
I - Projets Acquisition des Navires	11 448	18 216	10 224	2 088	0	41 976
II - Projet Acquisition Navire de Servitude		210	140			350
III - Projets Organisation et Systèmes	671					671
Centre de Mostaganem	1 141					1 141
Siège d'Arzew	535					535
Centre d'Affaires - Oran	10					10
IV - Projets Construction Infrastructure	1 686					1 686
Equipements de Production	187	32	29	12	74	334

Equipements Sociaux	1	1	1	1	1	5
V - Investissements Communs	188	33	30	13	75	339
TOTAL	13 993	18 459	10 394	2 101	75	45 022

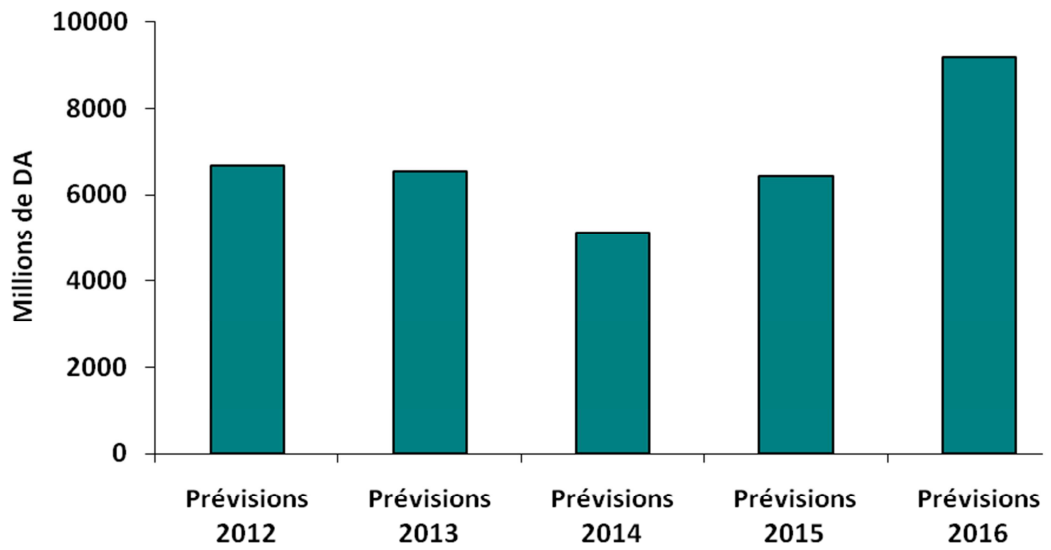
PMT 2012-2016

Evolution du Chiffre d'Affaires



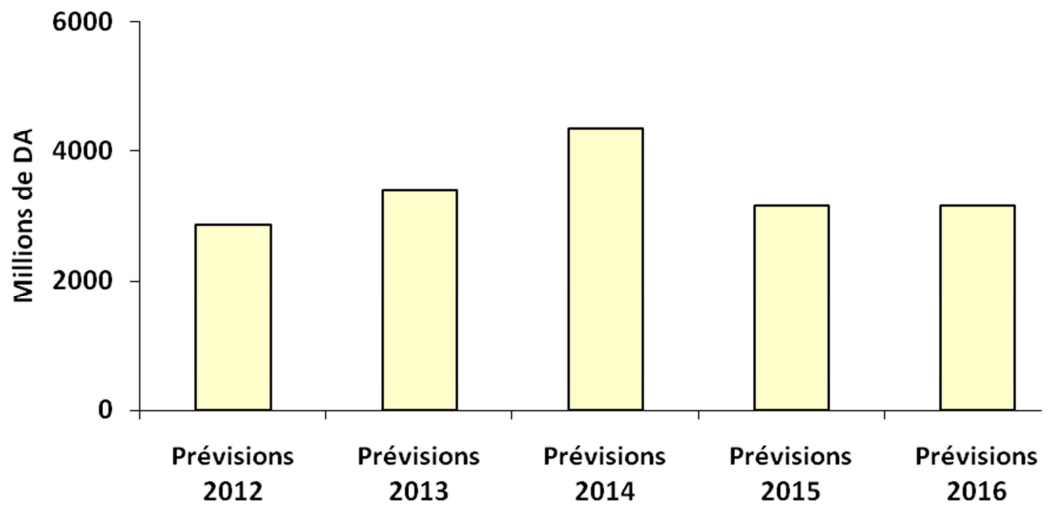
Activité GNL :

Evolution du Chiffre d'Affaires



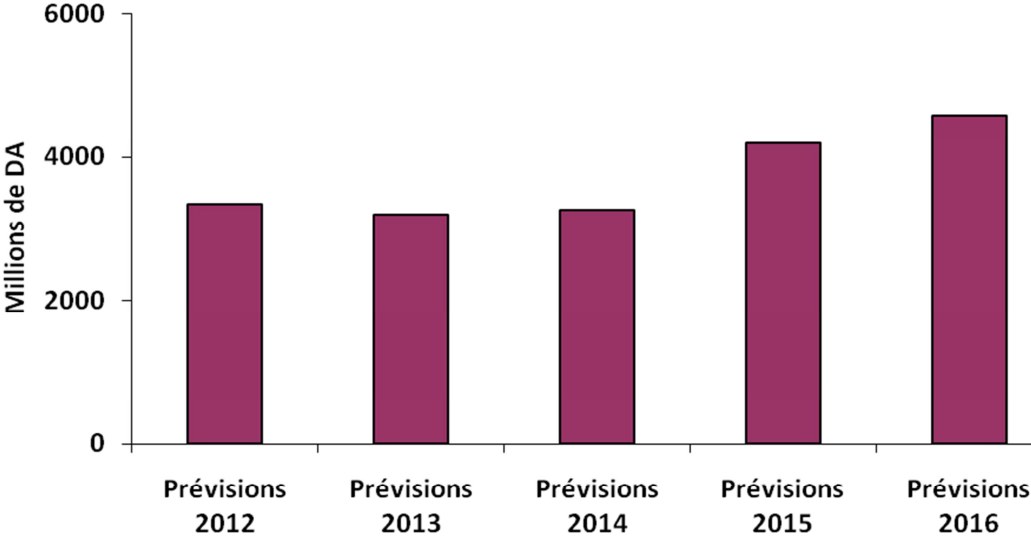
Activité GPL :

Evolution du Chiffre d'Affaires



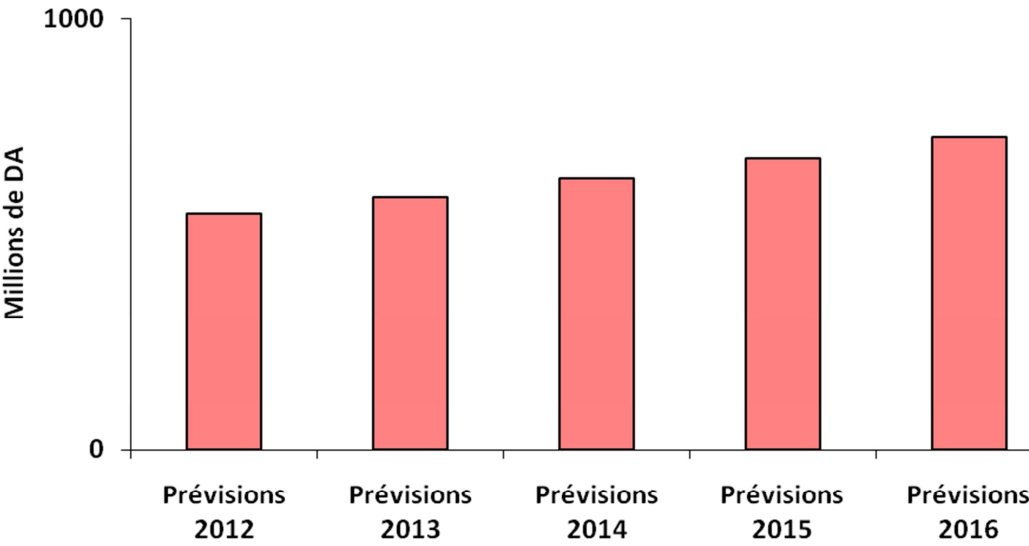
Activité Produits Raffinés :

Evolution du Chiffre d'Affaires



Prestations Shipmanagement :

Evolution du Chiffre d'Affaires



Terminologie

L'ancienneté et la tradition du commerce maritime font qu'un vocabulaire très particulier est utilisé par l'exportateur et l'importateur qui doivent les connaître avec précision les principaux termes.

- Armateur « shipping owner »: le propriétaire du navire, il peut exploiter son navire personnellement ou bien le céder à des exploitant sous le couvert de l'affrètement.
- Armement « Shipping Company»: société qui arme le navire c'est-à-dire le mettre en état de navigabilité en lui fournissant l'équipage ; les vivres et le combustible afin de l'utiliser pour la navigation commerciale, et dans certains cas ; propriétaire du navire.
- Avitaillement « Shipchandler) : fourniture de combustibles et des vivres nécessaire à bord d'un navire pour l'exécution du transport.
- BAF-Bunker Adjustment Factor : un correctif conjoncturel qui influence le prix du transport, il modifie le coût du transport en fonction du cours du baril de pétrole.
- Cabotage maritime « Short Sea Shipping » : navigation sur de courtes distance à proximité des côtes, soumise aux règlements nationaux des pays concernés.
- Chargeur : « Shipper » : personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport ou d'affrètement et le plus souvent, remet la marchandise au transporteur.
- le CAF (currency adjustment factor) est un correctif conjoncturel qui modifie le prix du transport en fonction de la variation du taux de change de la devise dans laquelle est libellé le tarif.
- CEDIGAZ est une association internationale dédiée à l'information du gaz naturel, créée en 1961 par un groupe de compagnies gazières internationales et l'Institut Français du Pétrole (IFP).
- Compte d'escales « Disbursement account » : état établi par l'agent consignataire reprenant tous les frais engagés par un navire durant son escale.
- Connaissance « Bil of lading » : titre représentatif de la marchandise lors d'un transport maritime, tenant lieu de reçu de ce que l'armement charge à bord du navire.
- Charte partie : c'est le nom du contrat constaté par la convention affrètement établie par

les deux parties du latin « charta-partita »

- Courtier maritime « Shipdroker » : intermédiaire mettant en rapport un armateur et un affréteur.
- Courtier d'affrètement : se charge de mettre en relation fréteur et ne peut pas être conducteur de navire.

- le fréteur « Shipowner ou Rider » : c'est celui qui fournit le navire, généralement le propriétaire, c'est-à-dire l'armateur. le plus souvent il s'agit d'une compagnie de navigation « Shipping Company ».
- l'affréteur : Sharterer ou Befrachter : c'est celui qui utilise le navire pour le transport de sa marchandise « le loueur ».
- pavillon « flag » : pays d'immatriculation d'un navire.
- port dû : les frais de transport sont supporté par le réceptionnaire.
- Remorquage : est une aide facultative à la manœuvre du navire. Le nombre de remorqueurs et les prestations commandées sont éminemment variables et dépendent de nombreux facteurs : puissance des remorqueurs disponibles, caractéristique et équipement des navires, conditions météorologiques.....
- Remorqueur « tug » : navire qui aide les manœuvres d'entrée et de sorties des navires dans le port.
- Shipment : cargaison, marchandise, expédition.
- Shipping : ce terme englobe tous ce qui s'attache au navire et au commerce maritime.
- SPM ou communément appelé SBM : Veut dire : Single Point Mooring ou Single Buoy Mooring. C'est une opération qui permet à un navire de charger / décharger dans une sorte bouée et éviter ainsi un accostage dans un quai de chargement ou de déchargement.
- Terminal : espace constitué d'un quai et d'un terre-plein d'où partent et ou aboutissent les marchandises.
- Time sheet : relevé du temp de travail consacré aux opérations de chargement et déchargement.
- le fret : c'est le prix ou loyer que doit payer l'affréteur pour le service rendu.
- Vetting : le terme sous-entend une inspection externe d'un navire par un major pétrolier ayant pour but d'examiner soigneusement et scrupuleusement ses défauts, ceux de son équipage afin de déterminer les risques que peut présenter ce navire pour la compagnie pétrolière.

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

CDI	Chemical Distribution Institute / Chemical Data Inspection
CEDRE	Centre de documentation, recherche et expérimentation des pollutions accidentelles des eaux.
EBIS	European Barges Inspection System
FOB	free on bord / Franco bord
IMT	International Marine Transportation Limited
INTERTANKO	International Association of Independant Tanker Owners
ISC	International Shipping Chamber
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals
ISM	International Safety Management
ISO	International Standardization Organization
JCP G	Juris-Classeur Périodique édition Générale
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OMI	Organisation Maritime Internationale
P&I Clubs	Protection and Indemnity Clubs
PSC	Port State Controls
RTD civ.	Revue trimestrielle de droit civil
SIRE	Ship Inspection Report
SOLAS	Safety of Life at Sea
STCW	Standards on Training, Classification and Watchkeeping
SPM	Single Point Mooring
VLCC	Very Large Crude Carrier
VIQ	Vessel Inspection Questionnaire
VPQ	Vessel Particulars Questionnaire

Résumé

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et par conséquent de l'économie mondiale. En effet, 25 000 milliards de tonnes-km de fret parcourent les océans annuellement comparées à 7 000 pour le rail et 3 000 pour la route.

Le transport maritime est et restera probablement longtemps le moins polluant par tonne de marchandise transportée. , il émet 5 à 20 fois moins de CO₂ que le transport routier et jusqu'à 100 fois moins que le transport aérien, est aussi le transport le moins consommateur d'énergie. Il consomme deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier. L'avantage principal du transport maritime est évidemment son faible coût par unité transportée, le plus économe des modes de transport, une propriété forte recherchée par les industries lourdes. Il est souligné en outre que le commerce mondial des hydrocarbures s'effectue pratiquement à 95% par voie maritime grâce à 50 000 navires de toutes sortes. Aussi pour assurer le transport maritime des hydrocarbures et maintenir les navires à un niveau de conformité technique totale, on a introduit un nouveau système de contrôle spécifique appelé « vetting » qui est un instrument de sécurité maritime faisant partie intégrante de l'activité d'affrètement des navires de transport maritime des hydrocarbures.

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 aucune procédure rigoureuse. Ce besoin d'inspection s'est pourtant fait ressentir en vue des contrôles peu fiables des autres organismes et du nombre croissant d'accidents. 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, respectés par tous les acteurs du secteur pétrolier l'effectuant, enfin ce dernier a évolué en une profession à part entière, les armateurs eux-mêmes ont dû se plier à cette nouvelle règle contraignante certes mais bénéfique.

Néanmoins, il est signalé que le vetting est d'une part une procédure rigoureuse faisant intervenir trois acteurs principaux armateur, affréteur et inspecteur et d'autre part possède une influence très importante sur les accidents produits et ceci a été démontré par l'analyse de l'impact des risques liées à la structure, l'équipage et les documents et dont les risques ont été diminués de moitié avec le vetting. Pour la flotte maritime, le vetting est un instrument de compétitivité, de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement. HYPROC Shipping compagnie est une SPA, filiale du groupe SONATRACH dont le siège est implanté à Oran, dispose des moyens humains et financiers nécessaires et d'un savoir-faire appréciable lui permettant de mener à terme son plan de développement et atteindre ses objectifs, chose qui constitue un impératif pour le maintien et le développement et la dynamique amorcée depuis ces dernières années, à ce titre la compagnie se doit de déployer des efforts importants en matière de management stratégique et particulièrement management de la flotte. Hyproc SC se veut être une compagnie citoyenne respectueuse de l'environnement. Sa pérennité dépend de sa crédibilité, de son professionnalisme, de son savoir-faire, de sa veille stratégique et de sa mise à niveau continue dans le cadre de la réglementation internationale, ainsi qu'aux défis dus aux mutations rapides des technologies de l'industrie du transport maritime.

Mots clés

Transport Maritime; Transport Des Hydrocarbures; Connaissance; Affrètement; Vetting; Protection De L'environnement; Sécurité Maritime; Armateur; Hyproc Shipping Compagn; Shipmanagement