

SECURITE DES NAVIRES ET DES PORTS

Cdt. A. Bouzoubaa,

Consultant OMI, MEDA.

Des présomptions partagées :

Le port présume généralement que le navire qu'il va accueillir est en bon état de navigabilité et que son équipage est compétent.

Le navire présume de son côté que le port et le quai qui lui sont désignés sont sûrs et que les équipements portuaires sont fiables et opérés par un personnel compétent.

Fort heureusement ces présomptions s'avèrent en général vraies, comme s'avèrent le plus souvent vraies nos présomptions sur le respect du code de la circulation par les voitures que nous croisons lorsque nous sommes sur la route.

L'armateur considère généralement que son navire peut accoster dans un port et en partir en sécurité si ce port réunit un certain nombre de conditions parmi lesquelles on peut citer : Balisage, pilotage, remorquage, profondeur, quai sûr, bassin protégé et de dimensions suffisantes pour l'évitage, etc....

Les publications spécialisées et l'agent consignataire local renseignent suffisamment l'armateur sur ces aspects.

Le port quant à lui n'a pas une information suffisante sur le navire qu'il va accueillir, hormis les renseignements sur ses caractéristiques principales qui lui sont communiqués par l'agent consignataire ou qui sont publiés sur des registres ou des sites spécialisés.

Généralement, le port considère que si le navire est « trading » c'est qu'il est en bon état de navigabilité et que son équipage est compétent.

Le port devrait cependant être vigilant sur l'état du navire qu'il va accueillir surtout si celui-ci est âgé. En effet les statistiques montrent que les défaillances des navires augmentent avec leur âge. Divers ports interdisent d'ailleurs l'accès à certains types de navires dont l'âge dépasse 15 ou 20 ans.

Dans la pratique et hormis pour ce qui concerne les tankers, lorsqu'ils dépassent un certain âge, il est rare que le port fasse inspecter un navire avant d'autoriser son accostage ou le démarrage de ses opérations commerciales.

Le cas des navires pétroliers et chimiques :

Devant l'importance des risques courus et des catastrophes survenues, les compagnies pétrolières regroupées au sein de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) ont réalisé qu'il convenait de vérifier le bon état d'entretien des navires et de fonctionnement de leurs équipements critiques et de ne pas se suffire des énonciations des certificats de sécurité et de classification des tankers qu'elles affrètent.

Tous les éléments critiques sont ainsi vérifiés par les Experts agréés par les compagnies pétrolières membres de l'OCIMF au cours du « vetting » que les navires passent à intervalles réguliers.

Les Experts examinent par exemple :

- Le système de gestion de la sécurité du navire,
- Les équipements de détection et de lutte contre l'incendie,
- Le système de gaz inerte,
- Les équipements de navigation et de radiocommunication,
- Les brevets, certificats et qualifications du Capitaine et de l'équipage, etc...

Les résultats des inspections effectuées pour le compte des compagnies pétrolières membres sont compilés par l'OCIMF dans une base de données sur les tankers : « Ship Inspection Report Program » (SIRE). Cette base de données contient des informations de nature technique et opérationnelle permettant aux compagnies pétrolières d'évaluer ces navires au plan de la sécurité avant de les affréter.

Cette base de données est accessible, sous certaines conditions aux terminaux pétroliers et aux autorités portuaires, etc... Ceux-ci y puisent les informations pertinentes sur les navires et sur leur historique en matière de sécurité.

L'expérience acquise en matière de sécurité des tankers et des terminaux pétroliers a été traduite par l'OCIMF, ICS et IAPH dans un guide à l'intention des armateurs et des terminaux pétroliers : « International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals » (ISGOTT) qui est devenu une référence au plan international et qui en est maintenant à sa 5^{ème} édition.

Une base de données similaire à la base « Sire » et concernant les navires chimiques a été créée depuis 1995 par le Chemical Distribution Institute : La base CDI (Chemical Data Inspection).

Cet organisme a été créé à l'initiative des sociétés pétrolières et chimiques pour contribuer à l'amélioration de la sécurité du transport des produits chimiques.

La base CDI regroupe l'ensemble des rapports d'inspection des navires ayant fait l'objet d'une inspection par un expert accrédité. Cette base de données est également accessible sous certaines conditions aux terminaux et aux autorités portuaires.

Sécurité des navires :

Grâce aux contrôles plus serrés des navires et au renforcement des mesures coercitives à l'encontre des armateurs, la sécurité de la navigation s'est généralement améliorée depuis le début des années 1990.

En effet, aux contrôles traditionnellement effectués par l'Etat du pavillon et la société de classification se sont ajoutés les contrôles par l'Etat du port, les assureurs corps, les P&I Clubs et les affréteurs.

Le contrôle des navires par l'Etat du port s'est généralisé depuis son institution par les conventions SOLAS, MARPOL et STCW.

Ce contrôle est actuellement effectué dans le cadre d'accords régionaux liant plusieurs pays d'une même zone géographique.

A titre d'exemple, dans le cadre du Mémorandum de Paris (Paris MOU) regroupant les pays européens, ceux-ci inspectent chaque année environ 25% des navires qui escales dans leurs ports et échangent leurs informations sur les navires inspectés.

Le choix des navires à inspecter n'est pas fait au hasard. Ceux-ci sont choisis en tenant compte d'une grille de critères incluant : Le pavillon, la société de classification, le type et l'âge du navire, l'armateur, le résultat des inspections précédentes, etc...

L'accès aux ports européens est refusé aux navires figurant sur la « black list » établie annuellement par le « Paris MOU » en fonction des résultats des inspections effectuées.

L'élément humain :

Un autre facteur prend une importance croissante dans la nouvelle conception de la sécurité maritime. Il s'agit de l'élément humain.

En effet, après s'être intéressée à la construction des navires, à leurs équipements de sécurité et aux lignes de charge, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a intégré dans son champs de compétence la formation des gens de mer et la gestion des navires et des compagnies maritimes, reconnaissant par là le rôle déterminant de l'élément humain dans l'amélioration de la sécurité maritime. Ne dit-on pas que 80% des accidents maritimes ont pour origine une défaillance humaine ?

En vertu de cette nouvelle approche, un navire sûr n'est plus seulement un navire dont la construction, les équipements et l'entretien sont conformes aux règles et règlements applicables. C'est aussi un navire qui est opéré par un armateur compétent et un équipage compétents dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité approuvé.

L'intérêt récent pour l'élément humain et les systèmes de gestion s'est concrètement manifesté par l'adoption de :

- a) La Convention révisée sur la Formation des Gens de Mer et la délivrance des Brevets (STCW) entrée en vigueur en Février 1997.
- b) Le Code International de Gestion pour la Sécurité de l'Exploitation des Navires et la Prévention de la Pollution (Code ISM) entré en vigueur en Juillet 1998.

Ainsi, les armateurs se sont vus obligés de mettre en place un système de gestion de la sécurité conforme au Code ISM et de le faire certifier comme tel par l'Etat du Pavillon.

Dans ce cadre, ce n'est plus seulement le navire qui est certifié. La Compagnie doit également être certifiée. Ceci constitue une révolution dans le secteur du transport maritime puisque depuis l'époque des Phéniciens, chacun pouvait s'installer armateur sans avoir à en demander l'autorisation à personne.

Une autre révolution dont on n'a pas encore mesuré tout l'impact sur le droit maritime est celle qui consiste à rendre « la compagnie » directement responsable de l'exploitation du navire.

« La compagnie » ne pourra plus par exemple aussi facilement se prévaloir de la faute nautique du Capitaine pour éluder sa responsabilité. En effet la traçabilité découlant des enregistrements requis par le Code ISM permet de situer plus facilement les responsabilités en cas d'accident.

Sécurité des ports :

Il faut reconnaître que si grâce à l'OMI il existe aujourd'hui, au plan international, des règles uniformes en matière de sécurité des navires, il n'en est pas de même au niveau portuaire. En effet, les ports continuent à être régis par des règlements d'exploitation particuliers (lorsqu'ils existent) sans harmonisation réglementaire des normes de gestion de la sécurité portuaire au niveau international.

Les terminaux pétroliers constituent une exception puisqu'ils peuvent s'inspirer de l'ISGOTT qui est un recueil des meilleures pratiques en ce qui concerne la sécurité des navires citernes et des terminaux pétroliers.

L'imposition aux armateurs d'une norme de gestion de la sécurité (Code ISM) et les interactions entre navire et port nécessitent l'adoption de systèmes équivalents par les ports pour renforcer la sécurité dans le maillon essentiel de la chaîne du transport maritime que constitue le passage portuaire.

Dès lors, pourquoi ne pas adopter un code international de **sécurité** des navires et des ports à l'image du code international pour la **sûreté** des navires et des installations portuaires (Code ISPS) qui a été rapidement adopté après les attentats du 11 Septembre 2001.

En effet, les accidents qui surviennent dans les ports sont nombreux et variés et nécessitent la conception et la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité portuaire adaptés pour les éviter. Parmi les accidents pouvant survenir dans l'enceinte portuaire on peut citer à titre d'exemple :

- Heurt du navire contre une jetée, un quai où une rampe ro-ro,
- Dommages à la coque du navire résultant de l'absence ou de la défektivité des défenses de quai,
- Echouement du navire sur un haut fond non balisé,
- Contact du navire avec une grue, un portique ou un bras de chargement / déchargement de gaz,
- Feu ou explosion dans un navire se propageant à terre ou inversement,
- Chute dans la cale d'un colis lourd manipulé par une grue de terre, etc...

Tout système de gestion de la sécurité portuaire doit notamment comporter :

- Une politique et des objectifs en matière de sécurité et de prévention de la pollution,
- Une organisation, des procédures et des instructions de travail propres à garantir la sécurité de l'exploitation dans le respect des règles et règlements applicables,
- Des procédures de notification et d'analyse des incidents et accidents,
- Des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence,
- Des procédures d'inspection, d'audit et de revue périodique du système par la direction.

Bien entendu le système de gestion de la sécurité portuaire doit garantir le respect du règlement d'exploitation portuaire, lorsqu'il existe, des conventions internationales applicables et des règlements nationaux en matière de sécurité. Au Maroc de tels règlements existent et concernent :

- Les appareils à pression de gaz,
- Les GPL,
- Le transport et la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides,
- La manutention et le transport de matières dangereuses, de matières combustibles, de liquides inflammables, ...
- Les récipients d'emmagasinage des hydrocarbures liquéfiés,
- Les installations électriques,
- Les appareils de levage,
- Etc...

Régime de responsabilité :

Les accidents survenant dans l'enceinte portuaire se produisent alors que :

- Le navire a un pilote à bord. Le risque d'accident est accru lorsque le navire manœuvre dans un espace réduit.
- Le navire est amarré à quai. Des dommages peuvent survenir en cas de ressac ou de passage d'un autre navire à proximité.

Ces accidents peuvent avoir pour conséquence des dommages au navire et au port ou bien seulement à l'un de ces biens.

Le montant des dommages subis par le navire est usuellement faible et inférieur à la franchise d'assurance, mais il peut parfois être beaucoup plus important notamment en cas d'échouement ou de collision.

Le montant des dommages subis par le port peut lui aussi être plus ou moins important.

Sous le régime de stricte responsabilité actuel, l'armateur (et/ou ses assureurs) supporte non seulement le coût des dommages au navire, mais également celui des dommages subis par le port.

L'armateur est considéré responsable même si :

- Il n'y a pas de faute ou négligence de la part du Capitaine.
- Les dommages sont la conséquence de circonstances qui échappent au contrôle du Capitaine et de l'armateur du navire.
- L'accident résulte de la faute ou de la négligence du pilote, employé du port.
- Le port a lui-même contribué à la survenance de l'accident par ses actes ou sa négligence.

Cette situation résulte du fait que les ports bénéficient de privilèges qui étaient compréhensibles lorsque les ports étaient gérés par l'Etat ou des entités publiques.

Or actuellement les ports sont de plus en plus gérés par des entités privées et parfois par des multinationales qui gèrent des ports dans plusieurs pays différents.

Il est donc souhaitable que les ports soient désormais rendus responsables de leurs actes, négligence ou omissions.

Cela constituera une incitation à l'amélioration de leur gestion et induira une plus grande compétitivité.