

REGLES DE SECURITE APPLICABLES AUX NAVIRES METHANIERES

Introduction

Les navires méthaniers sont soumis à des règles internationales de conception, de construction et d'exploitation. Leurs équipages doivent avoir reçu une formation spécifique. La compagnie exploitante doit vérifier périodiquement et pouvoir justifier en permanence de la bonne application de la réglementation, et mettre en place des procédures couvrant toutes les phases de l'exploitation du navire.

Des contrôles externes périodiques ou inopinés sont réalisés par les Sociétés de classification, l'Administration du pavillon et l'Administration de l'État du port.

Conception et construction

Les règles applicables proviennent :

- des règlements de construction des Sociétés de classification (SC), harmonisés au niveau de l'association internationale des Sociétés de classification (IACS)

- des règles élaborées et rendues obligatoires par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) réunies dans le Recueil IGC (IGC Code), applicables à tous les navires transporteurs de gaz, dont plusieurs chapitres sont directement issus du règlement « IACS »

Ce Recueil traite en particulier :

Chapitre 2 : Capacité de survie et emplacement des citernes à cargaison (stabilité à l'état intact et après avarie, double coque obligatoire)

Chapitre 3 : Disposition du navire (tranche cargaison, locaux d'habitation, de service, de machines...)

Chapitre 4 : Système de stockage de la cargaison.

Chapitre 5 : Circuits de liquide et de gaz et circuits sous pression.

Chapitre 6 : Matériaux de construction.

Chapitre 9 : Contrôle de l'atmosphère (inertage des espaces interbarrière et mesure en continu)

Chapitre 11 : Protection contre l'incendie et extinction de l'incendie (spécificité par rapport à la convention SOLAS)

Chapitre 14 : Protection du personnel.

Chapitre 16 : Utilisation de la cargaison comme combustible.

Chapitre 18 : Prescriptions applicables en matière d'exploitation.

Cette liste n'est pas exhaustive, le Recueil comportant 19 chapitres.

Le Recueil classe les navires transporteurs de gaz en 3 types, de 1G à 3G par ordre décroissant de risques, Les méthaniers sont du type 2G « destiné au transport de produits (...) qui appellent des mesures importantes de prévention des déversements »

Parallèlement un méthanier est soumis, pour tous les points non spécifiques au transport de gaz, aux conventions applicables à tous les navires :

Convention internationale sur les lignes de charge.

Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) qui impose d'autres règles de construction et précise les matériels obligatoires en matière de sauvetage, de navigation, de radiocommunications...

Convention internationale sur la prévention de la pollution en mer (MARPOL)

Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, dont la section A-V/1 est consacrée au transport de gaz liquéfié.

A l'issue de la visite de mise en service, la SC délivre au navire un Certificat de classe et une « marque » qui indique les éléments couverts par la classe.

L'administration du pavillon (ou son représentant) délivre les certificats internationaux requis en particulier le « Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac »

Tous ces certificats sont visés annuellement à l'issue d'une visite de contrôle et renouvelés tous les 5 ans à l'issue d'une visite plus approfondie.

Exploitation

En application du Code international de gestion de la sécurité (ISM Code), la compagnie exploitante est tenue de mettre en place un « système de gestion de la sécurité » (système qualité type ISO 9002 appliqué à la sécurité) qui impose des procédures et des contrôles couvrant tous les aspects de l'exploitation du navire.

Ce système est construit à partir de données réglementaires, des règles de bonnes pratiques définies par l'industrie, de l'expérience professionnelle des marins...

Le Code ISM impose en particulier des procédures d'urgence pour un certain nombre de situations critiques identifiées (incendie, abordage, échouement, homme à la mer...) et la réunion d'une cellule de crise au siège de la compagnie lorsqu'une procédure est activée.

La mise en œuvre et le bon fonctionnement de ce système est vérifié par des audits (internes et externes) tant au siège de la compagnie (annuellement) qu'à bord de chacun des navires (tous les 36 mois). Un certificat international de gestion de la sécurité est délivré au navire.

Contrôles

Outre les contrôles annuels et quinquennaux exercés par la SC et l'administration du pavillon, le navire est soumis à des inspections réalisées par l'administration du port dans lequel il fait escale, toutes les conventions internationales autorisant expressément « l'État du port » à vérifier la conformité des navires qu'il accueille.

Au plan européen ces contrôles s'exercent dans le cadre du Memorandum de Paris (Paris M.O.U) Tous les 6 mois les navires sont éligibles à une inspection qui peut aboutir à une détention si des déficiences majeures sont relevées. Le compte rendu de ces visites est enregistré dans la base de données du Paris M.O.U

Les navires transporteurs de gaz font partie des navires ciblés : au-delà de 10 ans ils sont soumis annuellement à une visite obligatoire approfondie.

Conclusion

A ce jour aucun accident majeur n'est survenu à un méthanier. Il est difficile de dire ce qui se passerait en cas de fuite importante de méthane liquide (-163°C) due à un abordage ou un échouement. Toutefois les règles et techniques de construction très rigoureuses ainsi que les normes d'exploitation font que le transport de GNL est réalisé dans des conditions de sécurité au moins égales voire supérieures aux autres

types de transport.