

Mais qu'est-ce qu'il y a dans la boîte?

L'avènement du container a sans conteste été l'étape la plus marquante de l'histoire la navigation maritime depuis l'invention du navire lui-même. Pour l'armement, il présente néanmoins un désavantage de taille: il n'est pas transparent. L'armement ne sait donc jamais avec certitude ce que contient le container qu'il charge sur son navire. Pour le poids et le contenu, il doit se fier aux déclarations du chargeur. Mais il s'avère que ce dernier n'est pas toujours aussi fiable qu'il devrait l'être.

Guy Mintiens

Le problème, qui n'est pas nouveau, a régulièrement été à la base de dommages à bord de navires: incendies, piles de containers qui s'effondrent ou se renversent, etc.

Les P&I Clubs consacrent régulièrement des séminaires au problème croissant du contenu véritable des containers. "Les informations fournies par le chargeur peuvent s'avérer insuffisantes, trompeuses, voire carrément fausses. La falsification intentionnelle de ces données sur le B/L ou le manifeste pour des raisons commerciales n'est pas une exception", a récemment déclaré Martyn Haines du UK P&I Club.

CONTENU

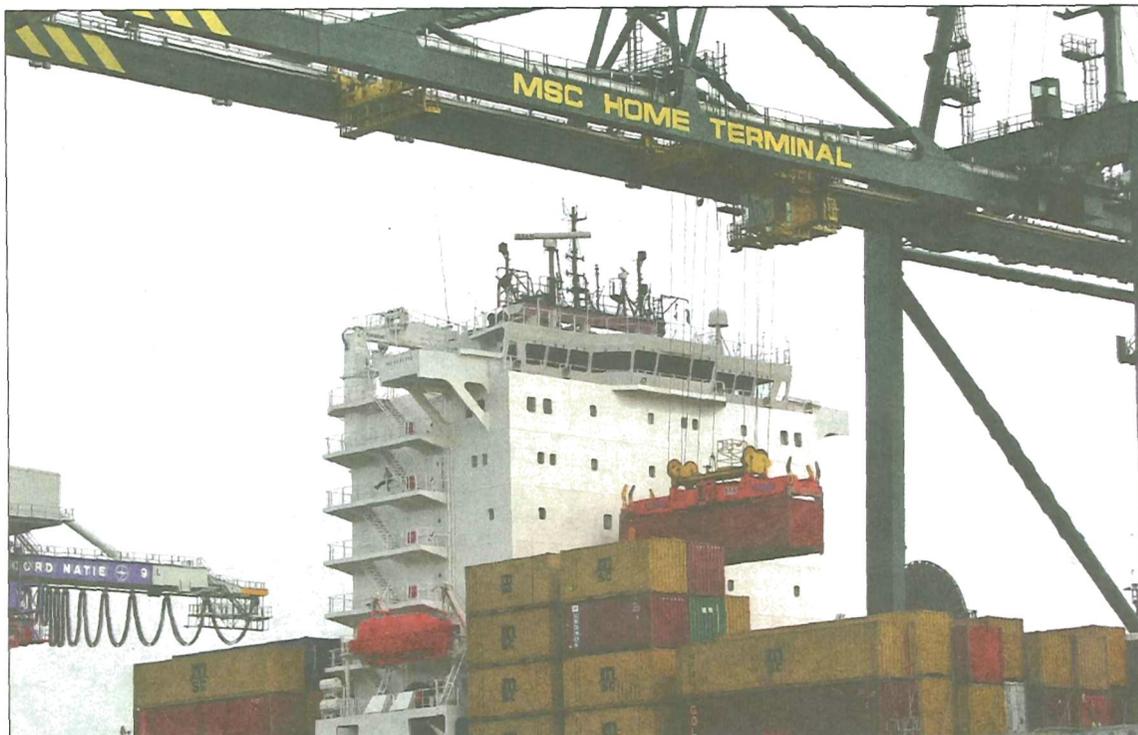
Il s'est avéré à diverses reprises que des informations incorrectes concernant le contenu du container peuvent provoquer de graves problèmes durant le trajet maritime ou dans le port. La preuve en a une fois de plus été apportée au mois de juillet dernier, avec l'incendie qui s'est déclaré à bord du "Charlotte Mærsk" (8.189 TEU). Cet incendie a fait rage pendant onze jours et était dû à une cargaison non déclarée

d'hypochlorite de calcium. "L'armement a uniquement reçu un bout de papier qui indiquait ce que le chargeur voulait que l'armement sache", a indiqué le porte-parole d'un P&I-Club à l'occasion de l'incident.

Lors d'un autre incident où des containers ont spontanément pris feu sur l'arrière-pont du "Hyundai Fortune", l'incendie a provoqué une explosion. On n'a jamais pu déterminer avec certitude la cause de l'incendie, mais les experts supposent que certains containers abritaient un lot non déclaré de feu d'artifice chinois.

Selon un rapport de l'OMI, un container sur cinq chargés de produits dangereux et ayant fait l'objet d'un contrôle ne sont pas en ordre avec la réglementation en la matière. En cause: l'ignorance et/ou la malveillance du chargeur.

Le fait que l'armement ou son représentant (l'agent maritime) ne peuvent pas se porter garant du contenu du container, a également des répercussions commerciales. Ainsi, la récente interdiction européenne d'exporter certaines marchandises vers l'Iran suscite des interrogations. Va-t-on contrôler toutes les cargaisons sur cette route ou retenir toutes les exportations



A partir de 2014, tous les containers devraient obligatoirement être pesés sous le portique.

maritimes en raison d'incertitudes sur le contenu réel des containers?

POIDS

La déclaration d'un poids incorrect est un autre vice de forme récurrent. Les containers les plus lourds sont normalement arimés en fond de cale. Viennent ensuite les containers mi-lourds, les containers les plus légers étant empilés au-dessus de ces derniers. Cela doit garantir la stabilité du navire, surtout par temps lourd, lorsque les vagues génèrent de puissantes forces verticales ou vibrations.

Une étude indépendante du bureau néerlandais MARIN sur les piles de containers qui s'écroulent, révèle toutefois que cette méthode de stacking n'est pas toujours appliquée dans la pratique. La communication de poids incorrects n'est qu'une des causes possibles qui peuvent mettre un navire en danger. Il n'existe pas de banque de données centrale sur les causes précises des accidents étudiés. Outre le poids, le lashing et securing et des facteurs humains peuvent également jouer un rôle.

Une enquête a néanmoins révélé que près de 20% des containers qui se trouvaient encore à bord du "MSC Napoli", qui a sombré au large de la côte anglaise au début de 2007, avaient un poids plus élevé qu'indiqué. Dans un cas, la différence entre le poids sur le manifeste et le poids réellement mesuré s'est même élevée à 20 tonnes. Au total, les containers sortis de du navire échoué comportaient un surplus de cargaisons de 312 tonnes. La notification d'un poids trop bas peut d'ailleurs être tout aussi néfaste, souligne l'institut néerlandais.

L'objectif est de transmettre les conclusions de MARIN au comité DSC 15 de l'Organisation Maritime Internationale. Ce comité peut formuler plusieurs recommandations au Maritime Safety Committee de l'OMI, ce qui doit ensuite donner lieu à la mise en place d'une nouvelle législation internationale. Cette législation pourrait rendre obligatoire le pesage des containers sur le terminal. Lorsqu'un poids incorrect sera constaté, les containers resteront alors sur le terminal et le chargeur pourra s'attendre à d'importantes amendes.

Sur de nombreux terminaux à containers, il y a déjà des appareils pour mesurer les containers aux gates ou sous le portique, mais peu de terminaux disposent de logiciels permettant de comparer les résultats d'un pesage aux poids notifiés. Mais compte tenu des énormes dangers potentiels pour le navire et l'équipage, une réglementation plus stricte semble inévitable.

www.imo.org



La déclaration d'un poids incorrect est souvent à la base des problèmes avec les containers gerbés sur le pont.

LES CHARGEURS ÉTUDIENT LE PROBLÈME

Les chargeurs sont évidemment montrés du doigt dans le débat sur le contrôle du contenu et du poids des containers. L'organisation européenne des chargeurs ESC ne conteste pas qu'il y a là un problème, mais aimerait participer au développement des règles de contrôle.

"En vue de préparer le dialogue que nous voulons mener avec les autres parties concernées par le transport maritime de containers, nous collectons des données sur les pratiques courantes en ce qui concerne la détermination du poids d'une cargaison containérisée. Les procédures suivies dans ce contexte seront également étudiées. Nous avons lancé une enquête afin de déterminer la meilleure manière de vérifier le poids d'une cargaison et qui devra payer les coûts additionnels qui s'y rattachent. Nous sommes convaincus que le problème ne pourra être résolu qu'avec la participation et la coopération proactives des chargeurs", précise Nicolette van der Jagt, la secrétaire général de l'ESC.