

SOUS-COMITÉ DU TRANSPORT
DES CARGAISONS ET DES CONTENEURS
9^e session
Point 13 de l'ordre du jour

CCC 9/13
24 mai 2023
Original: ANGLAIS
Diffusion au public avant la session

Divers

Estimation du nombre de conteneurs perdus en mer – Renseignements actualisés pour 2023

Document présenté par le World Shipping Council (WSC)

RÉSUMÉ

Résumé analytique: Depuis 2011, le World Shipping Council (WSC) réalise des enquêtes auprès de ses sociétés membres afin d'estimer avec précision le nombre de conteneurs perdus en mer chaque année. Les sociétés membres du WSC exploitent plus de 90 % de la capacité mondiale des porte-conteneurs. Une enquête sur les pertes qu'elles enregistrent constitue donc une base valable pour obtenir une estimation pertinente du nombre total de conteneurs perdus en mer. Les résultats de l'enquête de 2023 ont été mis à jour à l'aide des renseignements recueillis en 2022, période durant laquelle 661 conteneurs au total ont été perdus en mer, sur les 250 millions transportés. Il s'agit des pertes les plus faibles en pourcentage depuis le début de l'enquête.

Orientations stratégiques, le cas échéant: Non applicable

Résultats: Non applicable

Mesures à prendre: Paragraphe 15

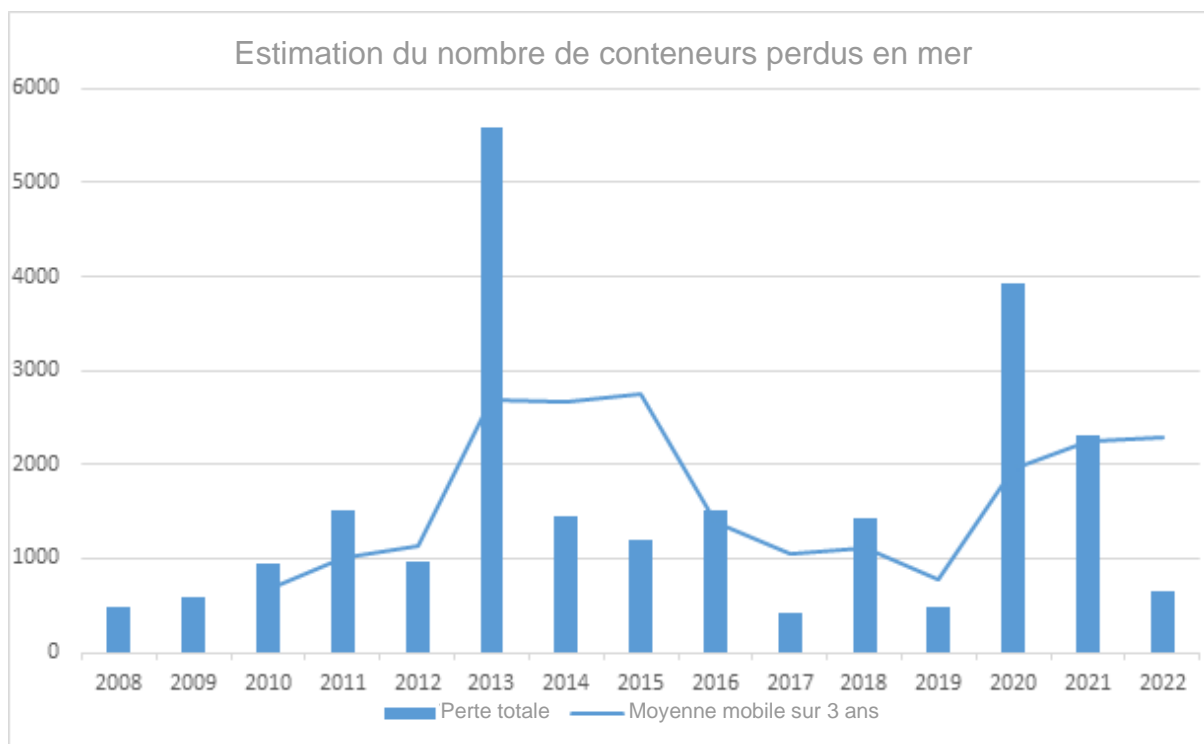
Documents de référence: CCC 1/INF.9, CCC 4/11/4, CCC 7/14/2 et CCC 8/11

Introduction

1 Depuis 2011, le World Shipping Council (WSC) réalise des enquêtes auprès de ses membres afin d'estimer avec précision le nombre de conteneurs perdus en mer chaque année. Les sociétés membres du WSC exploitent plus de 90 % de la capacité mondiale des porte-conteneurs. Une enquête sur les pertes qu'elles enregistrent constitue donc une base valable pour obtenir une estimation pertinente du nombre total de conteneurs perdus en mer. Les résultats de l'enquête de 2023 ont été mis à jour à l'aide des renseignements recueillis en 2022.¹

¹ Voir l'annexe pour de plus amples renseignements sur la méthodologie appliquée pour réaliser l'enquête.

Analyse des tendances sur une période de 16 ans



2 En 2022, 661 conteneurs ont été perdus en mer. Cela représente moins d'un millième de 1 % (0,00048 %) des quelque 250 millions de conteneurs empotés et vides qui sont expédiés tous les ans, dont la valeur des cargaisons s'élevait à plus de 7 000 milliards de dollars des États-Unis.

3 En 2022, la plupart des transporteurs membres du WSC n'ont enregistré aucune perte de conteneurs ou ont enregistré des pertes à un chiffre, seuls deux transporteurs ayant déclaré des pertes supérieures à 100 unités pour l'année.

4 Compte tenu des résultats obtenus sur la période totale de 15 ans (2008-2022) étudiée, le WSC estime qu'au total 1 566 conteneurs par an en moyenne sont perdus en mer. Au cours des trois dernières années, les pertes s'élevaient en moyenne à 2 301 conteneurs par an.

5 Il peut également être utile de comparer les résultats actuels à la tendance des moyennes triennales dont il a été fait état dans les mises à jour précédentes :

- .1 Lors de la première période (2008-2010), les pertes totales se sont élevées en moyenne à 675 par an, puis ont quadruplé pour atteindre une moyenne de 2 683 par an au cours de la période suivante (2011-2013). Cette hausse s'explique en grande partie par le naufrage du **MOL Comfort** (2013), qui a entraîné la perte de 4 293 conteneurs, et à l'échouement et à la perte du **M/V Rena** (2011), qui a causé la perte d'environ 900 conteneurs.
- .2 La période suivante (2014-2016) a été marquée par le naufrage du navire **SS El Faro** (2015). Malgré cet accident, le nombre de conteneurs perdus en moyenne sur une période de trois ans s'élevait à 1 390, soit environ moitié moins que la période précédente.

- .3 La tendance à la baisse s'est poursuivie au cours de la période 2017-2019, pendant laquelle le nombre de conteneurs perdus par an en moyenne sur trois ans a été de nouveau réduit de près de moitié pour s'établir à 779. En outre, il n'y avait pas eu de pertes individuelles aussi importantes que celles qui avaient été constatées lors des périodes précédentes.
- .4 Le nombre moyen de conteneurs perdus pour la période de deux ans 2020-2021 est passé à 3 113, contre 779 au cours de la période précédente, avec des sinistres majeurs. En 2020, le **ONE Opus** a perdu plus de 1 800 conteneurs par gros temps. Dans des conditions météorologiques similaires, le **Maersk Essen** a également perdu quelque 750 conteneurs en 2021.

Sécurité des conteneurs au quotidien

6 Du point de vue du secteur de la navigation de ligne internationale, chaque conteneur tombé par-dessus bord est un conteneur perdu de trop et les transporteurs travaillent quotidiennement avec les autres parties de la chaîne d'approvisionnement pour améliorer la sécurité.

7 La responsabilité de la sécurité des conteneurs est partagée tout au long de la chaîne d'approvisionnement :

- .1 L'exploitant de conteneurs est tenu de s'assurer que le conteneur est propre, exempt de toute trace visible de contamination par des organismes nuisibles, adapté à son usage et conforme aux prescriptions applicables. Chaque partie qui manipule le conteneur le long de la chaîne d'approvisionnement est tenue de vérifier qu'il est en bon état, et de le manipuler de manière à ce qu'il le reste.
- .2 L'expéditeur, l'empoteur et le transitaire sont tenus de s'assurer que l'empotage, le calage et l'arrimage du conteneur sont effectués en toute sécurité conformément au Code CTU,² que le contenu est expédié en toute sécurité et qu'il ne contient aucune trace visible de contamination par des organismes nuisibles, que la masse brute du conteneur empoté est vérifiée et que cette masse, ainsi que le contenu du conteneur ont été déclarés correctement au transporteur, dans les délais applicables.
- .3 Le terminal portuaire et les arrimeurs sont tenus de s'assurer que le conteneur est manipulé correctement et qu'il est arrimé de manière appropriée en fonction de sa masse brute vérifiée, de son contenu et de sa destination, conformément au Manuel d'assujettissement de la cargaison du navire, tel qu'approuvé par l'État du pavillon, et au Code IMDG.
- .4 L'exploitant du navire, qui travaille en collaboration avec le terminal et toute partie à un accord de partage de navires, est responsable d'élaborer un plan d'arrimage qui soit sûr à l'aide des renseignements reçus, de surveiller l'arrimage et d'assujettir les conteneurs conformément au Manuel d'assujettissement de la cargaison du navire et, selon que de besoin, de séparer les conteneurs.

² Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU).

8 L'emportage et l'arrimage de la cargaison dans le conteneur par l'exportateur, l'expéditeur ou le chargeur sont essentiels pour assurer son transport en toute sécurité, en mer et à terre. Pour prévenir les pertes, l'expéditeur doit, avant toute chose, s'assurer que la cargaison est soigneusement et convenablement emballée, déclarée et munie de plaques-étiquettes, et son poids vérifié conformément aux règles et réglementations applicables (par exemple, la Convention SOLAS et le Code IMDG) et aux orientations définies dans le Code CTU. À cet effet, le Cargo Integrity Group, dont le WSC est un membre fondateur, a élaboré un [guide simplifié du Code CTU et une liste de contrôle pratique pour l'emballage des conteneurs](#) afin de rendre le contenu du Code CTU plus facile d'accès et d'utilisation pour toutes les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement.

9 Le contenu et la masse brute des conteneurs sont des renseignements cruciaux lors du chargement du navire. Les conteneurs sont placés conformément au plan d'arrimage de la cargaison afin de maintenir l'équilibre du navire (par exemple, les conteneurs les plus lourds sont disposés en bas de la pile et les plus légers en haut de la pile) et de réduire au minimum les risques (par exemple, les cargaisons faisant partie de la catégorie des produits inflammables sont placées loin des locaux d'habitation de l'équipage, des caisses à combustible et des autres cargaisons inflammables).

10 Les porte-conteneurs sont conçus pour transporter des conteneurs en toute sécurité et de nombreuses mesures de prévention sont prises pour éviter la perte ou le glissement des conteneurs, même lorsqu'ils sont soumis à des contraintes extrêmes. Les conteneurs sont fixés dans la cale dans des glissières et arrimés ensemble avec des barres d'acier et des verrous pour être sécurisés et stables, de la même manière que les conteneurs arrimés en pontée. La sécurité de ces dispositifs doit être inspectée, y compris pour le matériel de saisissage. Les centres d'opération à terre, ainsi que le capitaine et l'équipage du navire doivent planifier le voyage de la manière la plus sûre possible, en utilisant le routage météorologique avant et pendant le voyage pour éviter les conditions dangereuses et adapter la route ou la vitesse du navire lorsque cela est nécessaire.

Initiatives visant à améliorer la sécurité active

11 Le secteur de la navigation de ligne cherche continuellement à améliorer la sécurité des conteneurs, en collaboration avec les gouvernements et d'autres parties prenantes, pour réduire le nombre de conteneurs perdus en mer. Les principales initiatives en cours concernent :

.1 **Le Projet "Top Tier" de l'institut MARIN** : le WSC et plusieurs de ses compagnies de lignes maritimes membres font partie des partenaires du [projet "Top Tier"](#) lancé par l'Institut MARIN à la suite des événements ayant eu lieu fin 2020 et début 2021. Ce projet a pour objet de formuler des recommandations spécifiques, applicables et efficaces, élaborées à partir d'analyses scientifiques, d'études et d'analyses de bureau ainsi que de mesures et de collectes de données en situation réelle, afin d'accroître la sécurité des conteneurs. Les premiers résultats montrent que le roulis paramétrique par mer de l'arrière, un phénomène peu connu qui peut surgir de manière inattendue et avoir de graves conséquences, constitue un risque important pour les porte-conteneurs. Pour prévenir d'autres incidents dus à diverses formes de roulis paramétrique, des outils et des supports de formation ont été élaborés :

.1 [avis aux navigateurs](#), dans lequel des indications sont données à l'équipage du porte-conteneurs et au personnel d'exploitation pour planifier le voyage, reconnaître les signes du roulis paramétrique par mer de l'arrière et prendre des mesures de prévention;

- .2 série de vidéos de sensibilisation aux différents types de roulis paramétriques et en résonance qui peuvent se produire et au comportement du navire;
- .3 outil d'estimation du risque de roulis qui permet à l'équipage de calculer le risque de roulis paramétrique en fonction de l'état de la mer et des conditions météorologiques, ainsi que des caractéristiques du navire.

Des recherches sont actuellement menées sur la résistance des conteneurs et du matériel de saisissage, les directives pour l'exploitation des navires, l'optimisation de l'arrimage et la planification de la traversée, ainsi que sur les mesures complémentaires qui devraient être recommandées. En plus du site Web régulièrement mis à jour, le projet tient le Comité de la sécurité maritime de l'OMI informé avec des présentations et des propositions (MSC 106/INF.16), et continuera d'établir des rapports et de partager régulièrement ses points de vue.

- .2 **La révision des directives de l'OMI relatives à la mise en œuvre des programmes d'inspection des engins de transport, y compris les conteneurs** : le MSC 105 (avril 2022) a accepté de modifier les directives de l'OMI relatives aux programmes d'inspection des engins de transport de manière à :

- .1 préciser que le champ d'application englobe les engins de transport de tout type de cargaisons, et pas seulement les engins de transport de marchandises dangereuses;
- .2 mentionner adéquatement le Code CTU;
- .3 prévoir la possibilité d'inclure les rapports d'inspection des organisations non gouvernementales; et
- .4 ajouter l'inspection permettant de détecter s'il existe des traces visibles de contamination par des organismes nuisibles. Le WSC a participé activement aux travaux de révision.

- .3 **Le signalement obligatoire des conteneurs perdus en mer** : à l'heure actuelle, il existe des prescriptions obligatoires internationales en matière de signalement des conteneurs tombés par-dessus bord pour lesquels il a été déclaré qu'ils contenaient des marchandises dangereuses et des polluants marins. Toutefois, il n'existe pas encore de prescriptions en matière de signalement obligatoire des conteneurs tombés par-dessus bord quel que soit leur contenu déclaré. Le WSC était l'un des coauteurs d'un document soumis au Comité de la sécurité maritime, qui contient une proposition de nouveau résultat relatif au signalement obligatoire des conteneurs perdus en mer (MSC 102/21/19). Le secteur de la navigation de ligne soutient les prescriptions en matière de déclaration obligatoire, et le WSC a participé activement à l'élaboration, lors du CCC 8 en septembre dernier, d'un système de signalement obligatoire qui sera examiné par le MSC 107 (mai-juin 2023) en vue de son adoption au MSC 108 au printemps prochain. Les prescriptions en matière de signalement obligatoire pourraient alors entrer en vigueur en 2026.

Améliorations obtenues

12 Cela fait plus de 20 ans que le secteur de la navigation de ligne œuvre pour améliorer la sécurité et, grâce aux travaux menés en collaboration avec nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, des progrès considérables ont été réalisés en matière de réglementation, notamment en ce qui concerne :

- .1 **les amendements à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS)** : le 1^{er} juillet 2016 sont entrés en vigueur des amendements à la Convention SOLAS imposant de vérifier le poids des conteneurs avant que les conteneurs empotés ne puissent être chargés à bord des navires. Le WSC avait défendu cette mesure pendant de nombreuses années. Cette prescription fait de la vérification de la masse brute des conteneurs, une condition juridiquement contraignante pour le chargement des navires. L'inexactitude du poids déclaré des conteneurs a été un des facteurs à l'origine de la perte de conteneurs en mer, ainsi que d'autres problèmes de sécurité et d'exploitation
- .2 **le Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU)** : l'OMI, l'Organisation internationale du Travail (OIT) et la Commission économique pour l'Europe (CEE), avec le soutien du secteur, ont élaboré un code de bonnes pratiques à suivre pour le chargement des engins de transport, y compris les conteneurs, dans lequel sont décrites les procédures et techniques spécifiques à appliquer pour renforcer la sécurité, comme la manière d'assurer une bonne répartition du poids à l'intérieur du conteneur, le positionnement, l'immobilisation et le calage appropriés selon le type de cargaison et d'autres considérations relatives à la sécurité. Le Code a été approuvé fin 2014, et des travaux informels de révision sont en cours. Le WSC participe activement à ces efforts.
- .3 **la révision des normes ISO relatives au matériel de saisissage des conteneurs et aux pièces de coin et intermédiaires** : afin d'étayer les efforts déployés par l'OMI pour renforcer la sécurité des conteneurs, l'Organisation internationale de normalisation (ISO), avec le soutien actif du secteur, a révisé ses normes relatives au matériel de saisissage et aux pièces de coin, les nouvelles normes étant entrées en vigueur en 2015. La norme relative aux pièces de coin et intermédiaires fait l'objet d'une révision afin de s'assurer qu'elle est adaptée à l'objectif visé.

13 De plus amples renseignements sur cette initiative et d'autres initiatives visant à renforcer la sécurité de la manutention des conteneurs sont disponibles sur le site : [Safety – World Shipping Council](#).

14 Plus de 7 000 porte-conteneurs sont exploités en permanence sur les mers, océans et voies navigables du globe, reliant les continents et acheminant des fournitures vitales aux quatre coins du monde. L'objectif du secteur de la navigation de ligne reste de maintenir la perte de conteneurs transportés par ces navires aussi proche que possible de zéro. Le WSC continuera d'envisager et de mettre en œuvre des mesures préventives et réalistes pour atteindre cet objectif, et se félicite de la coopération continue des gouvernements et d'autres parties prenantes à cet égard.

Mesures que le Sous-comité est invité à prendre

15 Le Sous-comité est invité à noter les renseignements communiqués dans le présent document et à prendre les mesures qu'il jugera appropriées.

ANNEXE

MÉTHODE APPLIQUÉE POUR RÉALISER L'ENQUÊTE

1 Dans chacune des enquêtes menées en 2011, 2014, 2017 et 2020, les sociétés membres du WSC ont été invitées à indiquer le nombre de conteneurs tombés par-dessus bord au cours des trois années précédentes. Toutefois, pendant l'hiver 2020-2021, le nombre d'incidents a été inhabituellement élevé, dont plusieurs impliquaient un nombre très élevé de conteneurs tombés par-dessus bord. Le secteur est profondément préoccupé par cette tendance et, par conséquent, le WSC a décidé de mettre plus fréquemment à jour son rapport sur les conteneurs perdus en mer. La mise à jour de l'an dernier couvre donc la période 2020-2021 et, à compter de cette année, une enquête sera désormais réalisée tous les ans. Il est important de disposer de données actualisées sur le nombre de conteneurs perdus en mer pour mener les travaux en cours visant à renforcer la sécurité et à définir s'il est nécessaire que le WSC, les gouvernements et d'autres parties prennent des initiatives supplémentaires.

2 Pour la mise à jour de 2023, les membres ont été invités à signaler le nombre de conteneurs perdus en 2022. Toutes les sociétés membres du WSC ont répondu à l'enquête, représentant environ 90 % de la capacité mondiale totale des porte-conteneurs au moment de l'enquête. Aux fins de son analyse, le WSC part du principe que les pertes de conteneurs pour les 10 % de la capacité du secteur qui sont exploités par des transporteurs n'ayant pas participé à l'enquête seraient à peu près proportionnelles aux pertes signalées par les transporteurs ayant répondu à l'enquête, lesquels représentent 90 % de la capacité du secteur.

3 Selon cette hypothèse, le chiffre annuel total déclaré par les membres du WSC est ajusté à la hausse pour obtenir une estimation des pertes pour tous les transporteurs, qu'ils soient membres ou non du WSC, afin de parvenir à une estimation du nombre total de conteneurs perdus.