



SURFRIDER
FOUNDATION EUROPE

**CONTENEURS À LA MER !
10 PROPOSITIONS POUR LA
PRÉVENTION DE LA PERTE
DES CONTENEURS**



SOMMAIRE

p.3 — Sufrider acteur clé de la transition écologique
du transport maritime

p.4 — La transition écologique du transport
maritime : une priorité exprimée par
les citoyens européens

p.5 — Du transport de conteneurs à leur
perte : l'enjeu des chiffres

p.6 — Du transport de conteneurs à leur
perte : retours et estimations chiffrées

p.7 — Des impacts environnementaux
encore mal pris en compte

p.8 — La perte en mer : faibles avancées
du processus normatif

p.9 — Le cahier des propositions de
Sufrider Foundation Europe

SURFRIDER FOUNDATION EUROPE ACTEUR CLÉ DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU TRANSPORT MARITIME

Surfrider Foundation Europe est une association à but non lucratif (loi 1901), ayant pour but « la défense, la sauvegarde, la mise en valeur et la gestion durable de l'océan, du littoral, des vagues et de la population qui en jouit ». Créée en 1990 en Europe (Biarritz) à l'initiative de surfeurs, elle rassemble un réseau de 13000 adhérents, d'une quarantaine d'antennes locales, et plus de 150 000 sympathisants en Europe. Le mouvement est né en 1984 à Malibu en Californie. Aujourd'hui, Surfrider Foundation est un réseau mondial d'associations régionales et de représentations locales présentes sur tous les continents (Amérique, Europe, Japon, Australie...etc.)

L'association Surfrider Foundation Europe, depuis 29 ans d'existence, a fait de la lutte contre la pollution en mer, sa vocation. Engagée pour la protection du milieu marin, l'ONG a développé une expertise dans le domaine du transport maritime, notamment sur la problématique des pollutions par les navires. Surfrider Europe endosse ainsi un rôle de lanceur d'alerte et d'expert sur les impacts environnementaux des navires tel que les pollutions atmosphériques, les pollutions hydrocarbures, la gestion des déchets. **Seule ou en coalition, Surfrider Europe a favorisé l'émergence de mesures dans les différentes instances décisionnelles.**

Au niveau international elle a plaidé et obtenu des succès auprès d'instances tel que les **Nations unies, les COP Climat ou l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en faveur de mesures telles que la réduction des émissions de soufre dans l'atmosphère, la nécessité d'une feuille de route de réduction des émissions de CO2 des navires, l'interdiction de l'usage du fioul lourd dans les zones polaires, ou des mesures de réduction de déchets à la source.** Elle est cofondateur et assure la coordination du plaidoyer transport maritime au sein de la plateforme Océan et Climat, elle est membre de deux autres coalitions tel que Clean Shipping Coalition et Heavy Fuel Oil-Free Arctic.

Une position d'influence auprès des instances décisionnelles

Au niveau européen, l'expertise de Surfrider Foundation Europe a été reconnue à de nombreuses reprises en étant associé à la négociation de textes tel que **le paquet Erika III**, l'audit de ce dernier, et autres textes tel que le système **MRV (Monitoring Registration and Verification)** pour les émissions atmosphériques, ou encore la désignation de lieux de refuge en cas d'avarie pour un navire. **A ce titre, elle siège depuis 2014 au European Sustainable Shipping Forum.**

Lanceur d'alerte elle est à l'origine de différents travaux tels qu'un livre blanc¹ de 45 propositions concernant le transport maritime. Grâce à son Vice Président Jacques BEALL à l'origine d'un rapport relatif au défi de la transition écologique des navires², rapport voté à l'unanimité au Conseil économique et social et environnemental français et qui fait l'objet d'une diffusion internationale.

Elle contribue au niveau national français à l'application de ces normes ou à l'adoption de normes encore plus ambitieuses. En outre elle mène des actions contentieuses au plan pénal en France en se portant partie civile en cas d'infraction de type **rejet illicite d'hydrocarbures, pollution atmosphérique ou mauvaise gestion des eaux de ballast.** Forte de cette expérience elle est en capacité de mener un dialogue critique et constructif avec les professionnels de ce secteur et leur chaîne logistique.

Si la transition écologique du transport maritime est devenue un sujet évident pour Surfrider Foundation Europe au fil des ans, il semble, à l'issue d'une consultation récente, que les citoyens européens se sentent également préoccupés par cet enjeu.

1. Livre blanc pour la sécurité maritime : vers un paquet Erika IV ? <https://fr.calameo>

2. Beall Jacques, La politique européenne de transport maritime au regard des enjeux de développement durable et des engagements climat : <https://www.lecese.fr>

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU TRANSPORT MARITIME : UNE PRIORITÉ EXPRIMÉE PAR LES CITOYENS EUROPÉENS


En amont des élections européennes, du 1er Juin 2018 au 20 janvier 2019, Surfrider Foundation Europe a lancé une grande consultation citoyenne européenne : « Voice for The Ocean ». Son objectif était simple : connaître les priorités des citoyens européens en matière de protection de l'océan.

En répondant à la consultation, chaque citoyen avait la possibilité de **s'exprimer sur l'action concrète qu'il attendait de la part de l'UE sur plusieurs thématiques**. La dernière question de « Voice for the Ocean » était décisive : elle proposait au participant de choisir, parmi les 8 priorités évoquées, laquelle il estimait être la plus urgente.

Avec le soutien de plus de 40 partenaires de diffusion – Français, Européens et Internationaux – près de 7000 citoyens venant de 22 pays européens, se sont exprimés sur les propositions de Surfrider en se rendant sur la plateforme en ligne

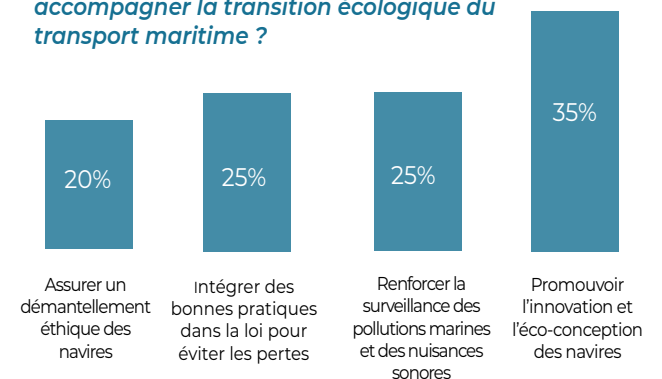
<http://surfrider.eu/vfto>

Les résultats de la consultation indiquent que les citoyens européens placent le transport maritime dans le top 3 de leurs préoccupations et à prioriser dans l'agenda Océan des politiques européennes. C'est un signal fort envoyé à toutes les parties prenantes en faveur de la transition écologique du transport maritime.



98% des répondants de la consultation Voice for the Ocean seraient prêts à changer leurs habitudes d'achat si un label «Transport éco-responsable» était mis en place

Quelles orientations proposeriez-vous pour accompagner la transition écologique du transport maritime ?



DU TRANSPORT DE CONTENEURS À LEURS PERTE : L'ENJEU DES CHIFFRES

Le conteneur : acteur incontournable de la mondialisation

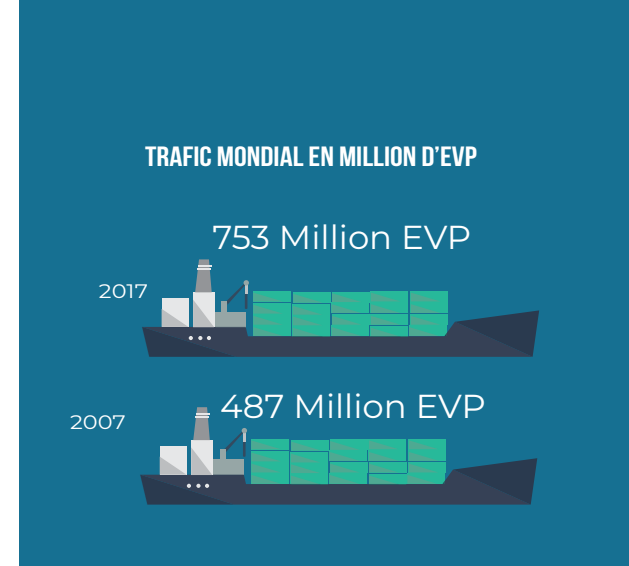
Aujourd'hui, le transport conteneurisé représente 80% des flux de marchandise par voie maritime. Le conteneur est devenu un véhicule incontournable de la mondialisation. Produits manufacturés, matières premières et marchandises de toutes sortes sillonnent le globe dans ces boîtes aux dimensions et aux fonctions diverses. **Chaque année, le secteur devient plus compétitif, face à la demande des consommateurs et la hausse des importations et exportations mondiales. Le coût du fret est tiré vers le bas⁴ et la capacité des navires progresse inexorablement.**

Ces géants des mers peuvent transporter jusqu'à plus de 20 000 boîtes⁵. Ils façonnent les ports et leur hinterland pour une meilleure desserte et acheminement intermodal des marchandises. Entre 2016 et 2017, on constate une augmentation de 6% du trafic, hausse considérée comme la plus importante de ces 5 dernières années⁶.

La quantification des pertes de conteneurs : une démarche complexe et fragmentaire

La perte de conteneurs par les navires peut survenir dans des cas d'événements en mer, d'accidents, ou dans des cas de défaillance de sécurité majeure. D'autres pertes, certes mineures en termes de volume mais tout aussi fréquentes, sont des pertes « fonctionnelles » liées au chargement, ou à la vétusté des conteneurs.

A ce jour, **il est encore difficile de quantifier avec précision l'ampleur de ces pertes. Il n'existe pas de méthode internationale partagée de suivi des pertes de conteneurs par les États**, ce qui constitue un obstacle à l'interopérabilité des bases de données, fragmentaires, au plan international, tant dans les unités de mesures (TEU/ EVP/ nombres de conteneurs) que dans les processus de collecte d'informations. De fait, les informations sont dispersées auprès d'organismes variés, qui ont des champs de compétences territoriaux distincts.



En outre, il semblerait que les professionnels du domaine (assureurs, prestataires...etc.) n'aient pas de données détaillées sur les cas de pertes de conteneurs. Certes, certains semblent détenir des informations plus ou moins complètes, souvent parcellaires, relatives à leur clientèle, mais ils semblent peu enclins à partager. En UE, l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA-EMCIP) est missionnée en ce sens depuis 2011 pour l'espace maritime européen mais garde les données confidentielles.

4. Source : Nations unies

5. [Le Marin](#) «21 413 EVP pour le OOCL Hong Kong»

6. Source : Nations unies https://unctad.org/en/PublicationChapters/tlstat43_FS15_en.pdf

DU TRANSPORT DE CONTENEURS À LEURS PERTE : RETOURS CHIFFRÉS

Plusieurs acteurs, dont Surfrider Foundation Europe, ont mis en place des **systèmes de quantification** pour recueillir des données sur les pertes.

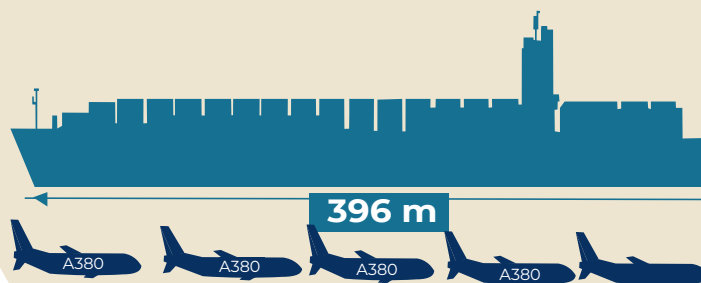
Depuis 2014, Surfrider Fondation Europe, mène des études sur les pertes, afin de les quantifier et d'identifier leurs impacts et leurs origines.

La première étude menée en 2014 avait permis de répertorier, de comptabiliser et tracer 13441 conteneurs perdus en mer entre 1994 et 2013.

Le nouveau recensement effectué par Surfrider Foundation Europe pour la période comprise entre les années de 2015 à 2018, conclut à l'identification et la traçabilité de la perte de 2563 conteneurs supplémentaires - dans le cas d'événements de mer- soit au total plus de 16 000 conteneurs.

En incluant les accidents récents datant du début d'année 2019 (MSC Zoé, Grande America), ce sont 16 635 conteneurs qui ont été perdus entre 1994 et mars 2019.

16 000 conteneurs, c'est l'équivalent d'un des plus grand porte conteneur faisant près de 400 m de long.



1390



C'est le nombre moyen de conteneurs perdus en moyenne chaque année entre 2014, 2015 et 2016

2,6%

C'est l'estimation du nombre de conteneurs récupérés sur les centaines perdus chaque années

Parmi les 16635 conteneurs perdus, on estime que seulement 432 conteneurs ont pu être récupérés, c'est-à-dire seulement 2,6%. Les opérations de récupération ne sont pas sans coût : on estime qu'elles peuvent couvrir des dizaines voire centaines de milliers d'euros selon les moyens mobilisés.

750 accidents

1994

2019





DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ENCORE MAL PRIS EN COMPTE

Une source de pollution encore mal prise en compte par le cadre normatif.

La perte de conteneur en mer, bien que moins connue que le rejet d'hydrocarbure, **est une source de pollution très diversifiée qui ne dispose pas d'un cadre normatif suffisant.**

Ce phénomène a pourtant de lourdes conséquences sur l'environnement, particulièrement quand les marchandises se déversent en mer ou s'échouent sur les plages. **En effet, une fois en mer, les conteneurs deviennent des déchets et représentent une menace écologique et pour la navigation.**

Les conteneurs déversent également des produits de types matières premières telles que le cacao, la poudre de lait, des céréales qui **selon le type d'enrobage ou la quantité peuvent avoir des impacts néfastes sur le milieu.** En 1994, le navire WEISSHORN immatriculé sous pavillon chypriote déversa 6200 tonnes de riz générant des produits potentiellement impactants pour l'environnement. Autre exemple, le navire MSC Zoé, a perdu dans la nuit du 1er au 2 janvier 2019, environ 270 conteneurs au large des îles Wadden, en mer du Nord.

Parmi les marchandises perdues en mer on trouve :

- des produits alimentaires et leurs emballages
- des jouets
- des chaussures
- du matériel médical (perfusions, carafes)
- des véhicules
- des substances inflammables, dangereuses (acide sulfurique et nitrique)
- des substances dangereuses, explosives ou radioactives
- des centaines de millions de microbilles de plastique.

En s'échouant sur les côtes, ces déchets viennent chaque année augmenter les volumes de macro-déchets collectés sur les littoraux.

LA PERTE EN MER : FAIBLES AVANCÉES DU PROCESSUS NORMATIF

Des réponses normatives partielles, principalement préventives.

Le phénomène de perte de conteneurs et les dangers qu'il représente n'est pas nouveau et a connu des réponses normatives encore trop partielles, et segmentées. En novembre 2014, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a amendé la convention SOLAS (Safety of Life at Sea), **en rendant obligatoire la pesée des conteneurs avant leur chargement sur les navires.** Conjointement, l'OMI, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEENU) ont élaboré **un code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons.** Le code donne des recommandations pour les conteneurs, afin d'assurer la sécurité de leur chargement et arrimage. Enfin, l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO) a **révisé ses standards pour les équipements d'assujettissement et de saisissage des conteneurs.**

Force est de constater que **ces mesures ne sont pour le moment pas suffisantes pour endiguer le phénomène de perte en mer** : elles répondent seulement voire partiellement à un objectif de prévention.

En effet le phénomène ne semble pas en baisse et toutes ces règles sont peu, voire non contraignantes, aussi il est difficile de les considérer comme constitutives d'une solution propre à cette pollution. Depuis 2014, il n'y a eu aucune avancée majeure dans le processus normatif.

La nécessité d'instaurer un cadre commun et coercitif

En France, par exemple, il n'existe pas de base légale spécifique relative à la perte de conteneurs sur le plan pénal. Alors qu'il n'existe que des recommandations relatives à la prévention des pertes en mer, il est nécessaire de porter la problématique devant l'OMI et au cœur des instances de décisions régionales afin que soit instauré un cadre commun et coercitif.

Le premier aspect devant être traité est la transparence relative aux données pour les pertes. A ce jour, il n'existe aucune donnée globale suffisamment précise sur les pertes des conteneurs et l'identité de la marchandise, c'est pourquoi, l'instauration d'un système de déclaration de perte, doit être la première mesure à adopter.

Selon l'analyse de l'organisme Cargo Incident Notification System créé par cinq des plus grosses compagnies maritimes mondiales, en 2015 :

32 % des incidents sur les conteneurs étaient dûs à des mauvaises déclarations

27 % à un arrimage et un empaquetage faibles (y compris l'état du conteneur)

17 % à un emballage incorrect

Ces erreurs peuvent impacter la planification du chargement et l'empilement des conteneurs et donc augmenter les risques de pertes en mer.



LE CAHIER DES PROPOSITIONS DE SURFRIDER EUROPE

Les pertes de conteneurs en mer surviennent de manière épisodique et aléatoire. Elles résultent de plusieurs causes et nécessitent, au vu des conséquences qu'elles induisent sur l'environnement et la navigation, une meilleure appréhension et prise en charge par les responsables.

Dans ce cahier de proposition, Surfrider fait part de mesures qui pourraient permettre de réguler une partie du transport de conteneurs, faisant ainsi baisser le nombre de conteneurs perdus chaque année. Aussi, gardant pour objectif une réduction des impacts du transport maritime sur l'environnement et les fonds marins, Surfrider Foundation Europe juge nécessaire et urgente l'adoption d'un certain nombre de mesures par l'OMI pour remédier au phénomène de pertes, coûteux et source de pollution.

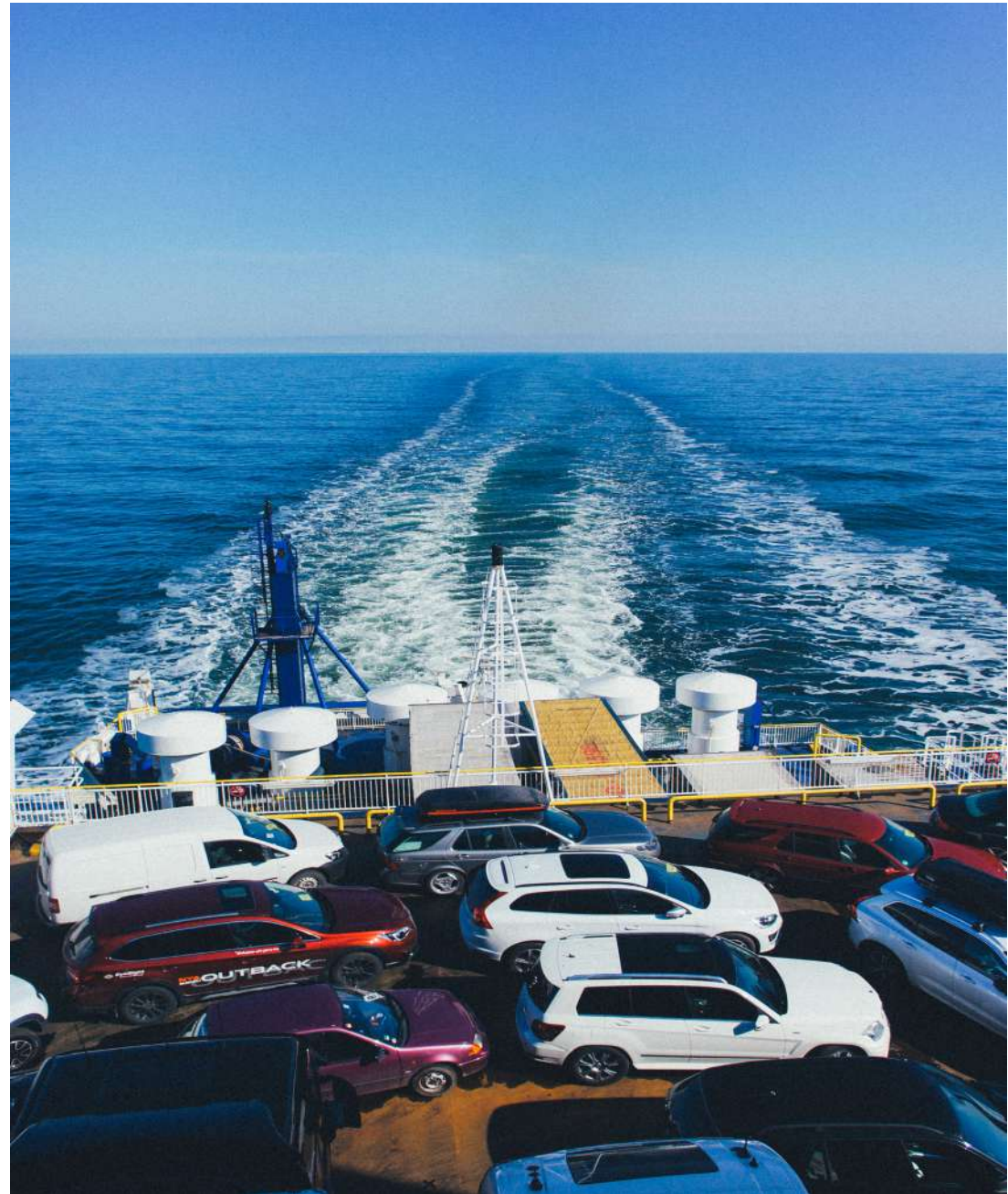
- 1.** Garantir et sanctionner la conformité des navires au «ship planning»
- 2.** Mettre en place un système de déclaration de pertes
- 3.** Faciliter la traçabilité du conteneur perdu
- 4.** Clarifier le statut juridique du conteneur et les responsabilités
- 5.** Adopter plusieurs mesures de sécurité
 - 5.1** Le bannissement des cargos sous normés
 - 5.2** La limitation du transport en pontée
 - 5.3** Instauration d'un seuil de tolérance sur les déclarations
 - 5.4** Adoption de standards de qualité de conteneurs
 - 5.5** Amélioration du contrôle et de la vérification de l'arrimage

GARANTIR ET SANCTIONNER LA CONFORMITÉ DES NAVIRES AU «SHIP PLANNING»

La planification de chargement (ship planning), est une prescription qui figure dans la convention SOLAS. Elle oblige au chargeur de déclarer la masse brute de la cargaison d'un conteneur afin que celui-ci puisse être intégré dans le plan d'arrimage selon des critères de poids. Si elle prévient certains risques concernant l'arrimage, **cette mesure ne prévoit pas de sanctions en cas de déclaration erronée par le chargeur.**

Si elle repose sur des données faussées, la **déclaration peut pour autant contribuer à causer la perte de conteneurs, un déséquilibre des piles de conteneurs, ou encore, à placer à proximité des produits dangereux ou inflammables.** Ces pratiques sont à l'origine de nombreux incidents et pertes de conteneurs mais aussi d'incendies et dommages matériels.

Au vu de ces risques, qui mettent en danger l'environnement et des vies humaines, Surfrider recommande une pleine transparence et conformité au « ship planning » (déclaration de répartition des conteneurs sur le navire). Un point de départ qui devrait être, selon elle, contraint et sanctionné.



2 GARANTIR UNE RÉELLE TRANSPARENCE SUR LES PERTES : MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE DÉCLARATION DE PERTES EN MER



Afin de lutter efficacement contre le phénomène de perte, il est nécessaire et de pouvoir l'identifier et le quantifier. La première mesure à apporter, pour réguler le problème de la perte de conteneurs en mer et des pollutions qu'elle entraîne, **serait de mettre en place un cadre favorisant la transparence des informations.**

Il permettrait d'éviter les risques de pollutions ou de collisions avec un conteneur tombé à la mer. Surfrider Foundation Europe recommande ainsi la mise en place d'un **système obligatoire de déclaration des pertes harmonisé :**

La transparence des pertes serait ainsi assurée par une déclaration du capitaine (auprès de l'Etat Côtier, et l'OMI) comprenant

- le nombre de conteneurs perdus
- les marchandises contenues
- l'heure et la localisation de la perte
- la vitesse du bateau lors de la perte
- la direction et la force du vent
- l'état de la mer et de la houle

En vertu de la résolution A.851(20) de l'OMI, il conviendrait d'appliquer les principes de signalement des incidents maritimes, de façon précise et encadrée, à la perte de conteneurs.

Une procédure particulière pourra être envisagée pour des zones maritimes dont l'écosystème est fragile, notamment les aires marines protégées ou les réserves. De même pour les conteneurs transportant des marchandises sensibles ou dangereuses.

Les différentes parties prenantes devront garantir une collecte et une diffusion efficaces des données sur les conteneurs perdus. La déclaration, rendue obligatoire pourra se faire par différents médias pré-identifiés aux données partagées et interopérables (Radio, internet...) éventuellement dans le cadre du programme européen CISE. Elle devra être adressée à l'État côtier, en priorité.

Afin de permettre une transparence optimale des données et les rendre accessibles à toutes les parties prenantes, **Surfrider encourage la création d'une base de données gérée par l'OMI et /ou l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA). Cette base de données, ouverte et accessible à tous, recensera les déclarations de perte de conteneur transmises par les États-côtiers et permettra de renseigner les informations pertinentes sur ces pertes**

3

FACILITER LA TRAÇABILITÉ ET LA VISIBILITÉ DES CONTENEURS AFIN D'OPTIMISER LEUR RÉCUPÉRATION

Suite à une perte, une infime partie des conteneurs est récupérée. En cause : des opérations complexes et coûteuses, mobilisant des moyens techniques et humains importants pour cartographier leur présence dans les fonds marins. De fait, depuis leur perte et selon les conditions météorologiques, les conteneurs peuvent dériver ce qui rend leur localisation difficile. **Les conteneurs représentent pour autant une menace écologique et constituent un risque de sur-accidentologie** lorsqu'ils se trouvent encore en surface.

Pour remédier à ces situations, Surfrider préconise **la mise en place d'une traçabilité réelle des conteneurs sur toute la chaîne logistique.**

Les conteneurs pourraient être équipés d'une signalétique visuelle (coloris réfléchissants) pour éviter les collisions et faciliter les recherches. Le système de notification obligatoire de transport de matières dangereuses qui s'impose actuellement aux différents acteurs, **pourrait être complété par la mise en place d'un système éco conçu de balises étanches et résistantes à la pression.**

Ces mesures optimiseraient la récupération des conteneurs en fournissant des données précises sur la localisation et le contenu du conteneur.



4

CLARIFIER LE STATUT JURIDIQUE DES CONTENEURS PERDUS ET LES RESPONSABILITÉS AFFÉRENTES

Le conteneur, dispose aujourd'hui d'un statut juridique encore trop flou. Alors que le contenant peut être considéré comme « épave » dès lors qu'il est à la dérive et en incapacité de naviguer, **quid de sa marchandise ?** Peut-elle être considérée comme déchet alors que les biens sont endommagés de manière hétérogène ? **Quid de la répartition des responsabilités ?** Parfois, les opérations de récupération se retrouvent à la charge des collectivités car **l'armateur ne peut être mis en cause**, ce qui est une situation préoccupante.

Aussi, Surfrider estime importante la clarification du statut juridique du conteneur perdu en mer, ainsi que le renforcement des règles de mise en jeu des responsabilités.

La clarification permettrait une harmonisation des procédures, notamment dans la mise en demeure des responsables et la répartition des frais de récupération. Les frais inhérents à la récupération des conteneurs, devront incomber aux transporteurs.

5

RENDRE OBLIGATOIRE PLUSIEURS MESURES DE SÉCURITÉ AFIN DE PRÉVENIR LES PERTES ET LA SUR-ACCIDENTOLOGIE

Pour prévenir les pertes dues à des défaillances dans la sécurité du navire ou de la cargaison, plusieurs mesures et normes peuvent être adoptées.

Ces mesures concerneraient autant les navires que les conteneurs.

Les pertes de conteneurs les plus importantes résultent souvent d'un défaut de sécurité ou de conditions météorologiques extrêmes. Afin de renforcer la sécurité du navire et limiter les pertes par accident, des mesures restrictives et visant à l'adoption de nouveaux standards peuvent être prises au niveau européen et international.

• 5.1. LE BANNISSEMENT PROGRESSIF DES CARGOS SOUS-NORMÉS :

Les cas de pertes totales ou élevées proviennent souvent de navires cargos, qui ont été construits il y a plus de 20 ans. L'état de ces navires ou leur jumboisation pose problème, avec des naufrages récurrents du fait du mauvais état de navigabilité, ou d'une structure fragilisée du navire.

Face à ce constat accablant, Surfrider plébiscite l'instauration de règles interdisant à des navires de plus de 20 ans transportant des conteneurs, de circuler.

Surfrider recommande ainsi aux décideurs publics de mettre en place, dès que possible, un calendrier de phase out de ces navires.

Au vu des événements récents et du naufrage du Grande America (navire de 22 ans) au large des côtes françaises, cette mesure gagnerait à être discutée et prise en considération par les différents acteurs qui pourraient agir en réaction aux risques que présentent ces navires.



• 5.2. LA LIMITATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN PONTÉ

Particulièrement exposés à la chute, les conteneurs transportés en ponté sont placés sur le pont et à la proue. Les mauvaises conditions météorologiques (vents puissants, houle, mousson) amplifient les mouvements des navires, les vagues et roulées peuvent alors facilement emporter les conteneurs et leur arrimage est moins facile dans ce cas.

Surfrider estime qu'**au vu de la persistance des erreurs d'arrimage et du facteur humain dans les incidents, la limitation stricte du transport de conteneur en ponté permettrait d'éviter la chute d'un certain nombre de conteneurs.**

Les porte-conteneurs accroissent régulièrement leur capacité de chargement de manière significative, or encore **aucune étude ne permet de faire le lien encore entre une surcharge en ponté et la perte de conteneur.**

La mise en place d'un groupe de travail autour de ce sujet pourrait constituer un premier pas dans l'achèvement de cette mesure.



• 5.3 : INSTAURATION D'UN SEUIL DE TOLÉRANCE SUR LES DÉCLARATIONS DE POIDS DU CONTENEUR

En 2002, la société Scaletronic affirmait que **18% des conteneurs étaient en surcharge de plus de 6 tonnes par rapport à leur poids déclaré.** L'incidence de cette pratique est confirmée par l'organisme Charge Incident Notification Système : **28% des causes des accidents du transport maritime (2011- 2013) sont dues à des mauvaises déclarations des biens transportés.**

Actuellement, la déclaration des biens repose **uniquement sur la bonne foi de l'exportateur**, une déclaration inexacte n'entraîne pas de corollaire relatif à l'acceptation du chargement ni en termes de conséquences juridiques propre au régime de responsabilité.

Pour remédier à la récurrence des risques soulevés par cette pratique, Surfrider Foudation Europe préconise **l'instauration d'une limitation sur la tolérance sur le poids total du conteneur.**

- La tolérance sur le poids du chargement devrait être limitée à 2 %
- En cas de fausse déclaration de poids ou de contenu, la responsabilité du chargeur sera engagée.

• 5.4 : ADOPTION DE STANDARDS ÉLEVÉS POUR LA QUALITÉ DES CONTENEURS ET LEUR SYSTÈME D'ARRIMAGE

Afin de répondre à l'intensification des flux commerciaux, les conteneurs sont souvent sollicités sans relâche ce qui a pour conséquence leur dégradation accélérée, dont l'usure est particulièrement visible dans les coins supérieurs. Par ailleurs, en cas de ralentissement des activités, la non-utilisation prolongée de ces mêmes conteneurs laissés à l'abandon sur les quais est aussi source de dégradations.

Cette dégradation matérielle constitue un facteur « risque de perte » important. L'adoption de mesures préventives permettraient en ce sens de réduire les accidents.

Surfrider soutient un travail autour de **l'adoption de standards élevés de qualité pour les conteneurs, le gerbage et leur système d'arrimage.** Le non-respect de celles-ci entraînerait l'interdiction du chargement du conteneur.

La convention sur la Sécurité des Conteneurs, entrée en vigueur en 1977, est le seul texte qui définit le conteneur, préconise des standards de sécurité.

Cette convention, qui devrait avoir vocation à être ratifiée par un grand nombre d'Etats pourrait être amendée de manière à relever les standards de sécurité, et donc la préservation de l'environnement.

En outre, une réflexion sur l'analyse du cycle de vie des conteneurs gagnerait à être menée avec l'aide des Bureaux d'Enquêtes Accidents (BEA) de chaque pays en collaboration avec l'EMSA. Une typologie des accidents pourrait être dressée pour apporter des recommandations en matière d'éco-conception et de fin de vie du conteneur.



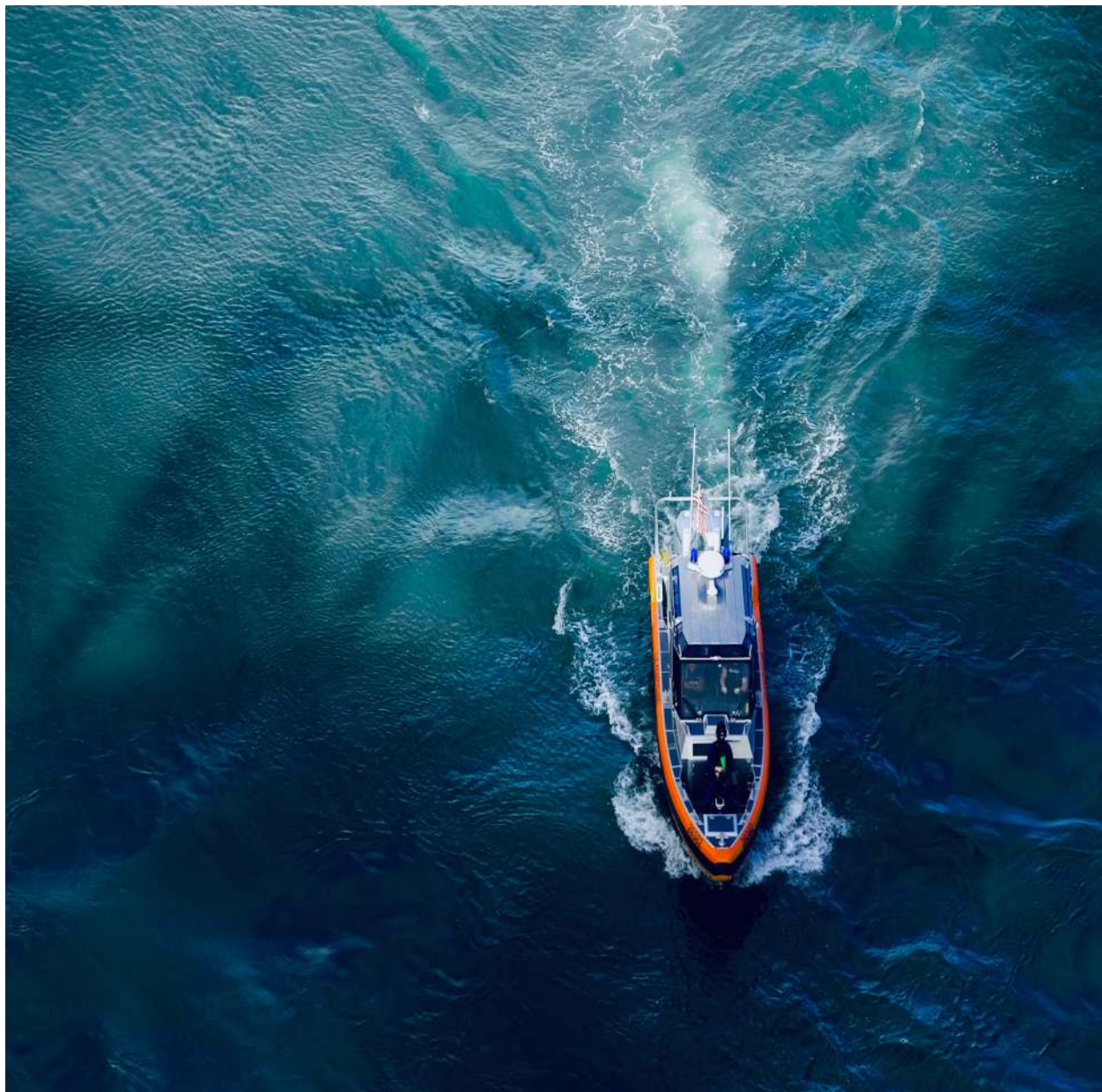
• 5.5. ENCOURAGER LA VÉRIFICATION ET LE CONTRÔLE INOPINÉ DU BON ARRIMAGE DES CONTENEURS ET DE L'ÉTAT DES CONTENEURS

Une étude effectuée entre 1996 et 2002 au sein des Etats parties de l'OMI indique que sur **19 704 conteneurs inspectés, 1737 (soit 9%) ne respectaient pas les exigences de la Convention de sécurité des conteneurs (CSC)** en raison de déficiences structurelles.

Au vu de ce manque de conformité et des accidents qui en découlent, Surfrider préconise que pour chaque transport de conteneur, **un expert maritime ou agent portuaire procède à des vérifications inopinées et aléatoires du bon chargement et arrimage des conteneurs à bord.**

Cette mesure s'appuierait notamment sur :

- l'obligation de vérification du poids des conteneurs, qui permettrait de répartir correctement les conteneurs sur le navire.
- l'inspection ponctuelle de l'usage des conteneurs
- L'exclusion de la boucle du transport de marchandise des conteneurs usagés, dont le système de 'twist-lock' est défaillant.



CONCLUSION

Surfrider Foundation Europe sera vigilante à ce que ces mesures et recommandations soient portées par les Etats, l'Union européenne auprès de l'OMI, et au niveau régional afin de créer un cadre global et normatif et prévenir les nouvelles pertes.

L'accent doit être mis sur le système de déclaration de perte, qui est un préalable et une priorité. C'est en ce sens que Surfrider poursuivra son travail d'influence multi-niveaux auprès des différents maillons de la gouvernance maritime. Enfin, Surfrider tient à rappeler la nécessité de considérer la perte de conteneur comme une pollution maritime à part entière. Elle juge en ce sens, nécessaire de repenser les textes relatifs aux pollutions maritimes, pour les inclure et permettre la sanction du transporteur négligent ou qui n'aurait pas informé des pertes.

Ce sujet devra être intégré dans le cadre des réflexions inter-sessions propre aux déchets liées aux navires qui auront lieu du 13 au 17 mai 2019 du comité MEPC de l'OMI, ainsi que dans le cadre des Marine Safety Comity en juin 2019.

Contact :

Antidia Citores
Responsable Lobbying et Contentieux
acitores@surfrider.eu
www.surfrider.eu

Photos :

Jong Marshes, Daniel Van Den Berg,
Lucie Francini, Samuel Zeller, Gordon
Plant, Tobias Tullius, Johny Vino, Jef-
frey Blum

Remerciements :

Jacques Beall
Cécile Tonnerre

Ce document est cofinancée par la Commission européenne. Néanmoins les analyses et opinions présentées dans ce document n'engagent que leurs auteurs.





SURFRIDER
FOUNDATION EUROPE