



Le risque d'incendie sur les porte-conteneurs géants

Deux secteurs sont particulièrement concernés par le phénomène du gigantisme dans le monde du transport maritime: la navigation de croisière et le transport de conteneurs.

Les navires géants engendrent par leur seule grande taille une nécessité d'adaptation de leur environnement mais ils font également évoluer les engagements des assureurs maritimes.

Les incendies à bord des porte-conteneurs, souvent suivis d'explosions, sont de plus en plus fréquents¹. Avec un incendie tous les 60 jours en moyenne, des pertes importantes se multiplient alors que les capacités de lutte ne sont pas à la hauteur des dimensions des navires.

Des facteurs de risques connus

Deux types de facteurs principaux se présentent comme étant les causes majeures de ces sinistres. Il y a d'abord ceux liés aux marchandises. Des milliers de conteneurs sont chargés de marchandises de natures différentes dont des produits électroniques et, de plus en plus, de produits chimiques. Toute cette diversité de marchandises caractérise des risques spécifiques qui se retrouvent au même moment sur un même navire.

La prévention des incendies dans des cargaisons de marchandises dangereuses impose des mesures dictées par l'expérience du transport maritime²:

- veiller à ce que les matières combustibles se trouvent loin des sources d'inflammation;
- protéger les matières inflammables en les emballant d'une manière adéquate,
- refuser les colis endommagés ou présentant des fuites ;
- arrimer les colis à un endroit où ils ne risquent pas d'être endommagés accidentellement ou d'être exposés à la chaleur;
- séparer les matières susceptibles de provoquer ou de propager un incendie;

¹ Entre 2009 et 2018, 103 cas d'incendies et/ou d'explosions ont entraîné la perte totale des navires sinistrés. L'année 2018 a connu 174 cas dont plusieurs très graves et le début de 2019 a été déjà très impactée ; voir Allianz, *Safety and shipping review 2019 : an annual review of trends and developments in shipping losses*.

² Jean Marie Auzon, *Exploitation*, Ecole Nationale de la Marine Marchande, Marseille, 1999.

- s'il y a lieu, arrimer les marchandises dangereuses dans un endroit accessible, afin de pouvoir protéger les colis qui se trouvent à proximité d'un foyer d'incendie...

Mais très souvent les marchandises ne sont pas toujours correctement déclarées. Or le fret est manipulé et arrimé en fonction de son contenu et de son poids déclaré. Une fausse déclaration conduit forcément à une mauvaise application des mesures de précaution. Parmi les différents cas d'incendies connus, on recense des problèmes tels que les défaillances dans les emballages, le chargement, l'étiquetage non conforme des cargaisons jugées dangereuses³.

Les cargaisons conteneurisées sont souvent mal déclarées pour diverses raisons, notamment pour éviter les coûts et les exigences supplémentaires liés au transport de certaines marchandises. Mais une mauvaise déclaration entraîne aussi un mauvais chargement.

Le deuxième facteur de risques est lié à la taille des navires. En effet, l'exploitation des porte-conteneurs toujours plus grands, entraîne des difficultés supplémentaires à la fois pour les exploitants et pour les assureurs: difficile localisation des conteneurs chargés et concentration des risques. En cas, d'incendie, il est alors très difficile d'identifier et de localiser tel ou tel conteneur touché, et ensuite de combattre les feux. Compte tenu de la concentration des diverses matières chargées, les feux se propagent très rapidement alors que la capacité de lutte contre les incendies à bord d'un *Ultra Large Container Ship (ULCS)* constitue un défi, faute de moyens suffisants d'une part et à cause de la concentration et du volume des chargements, d'autre part.

Même si chaque marchandise à l'état isolé ne présente pas les caractéristiques d'une marchandise dangereuse, les accumulations en un même endroit peuvent agir sur les températures de stockage et provoquer alors des incendies ou les aggraver. Certains produits déclarés sans danger, peuvent en effet devenir dangereux à la suite d'une élévation de leur température. Une température de régulation est en principe indiquée dans la fiche de tels produits mais les accumulations des conteneurs ne permettent pas de suivre les possibles variations de température pendant les voyages.

La taille des navires accroît aussi les risques d'erreur dans les chargements. Plus le nombre de conteneurs arrimés est grand, plus le plus risque d'erreur est important.

Quelle prévention ?

Les défauts de déclaration et les fausses ou mauvaises déclarations sont, selon *Hapag-Lloyd*⁴, un problème connu depuis des années dans le secteur du transport maritime de marchandises mais aucune ligne de navigation ne pouvait fournir de chiffres détaillés et personne ne pouvait déterminer avec précision le niveau de risque encouru⁵.

³ Allianz, *Safety and shipping review 2019 : an annual review of trends and developments in shipping losses*, p. 24.

⁴ Un des leaders mondiaux de transport de conteneurs.

⁵ Hapag-Lloyd, *Cargo Patrol – cargo protection reimaged*, <https://www.hapag-lloyd.com/en/products/cargo/dg/cargo-patrol.html>.

Si l'*IUMI*⁶ a déjà mis en garde contre les problèmes de sécurité liés aux grands porte-conteneurs, en préconisant l'amélioration de la conception des navires et des équipements de lutte contre l'incendie, beaucoup d'armateurs tentent de mettre en place des mesures pour remédier au problème des cargaisons mal déclarées. *Hapag-Lloyd* a développé un logiciel permettant de détecter les cargaisons dangereuses non déclarées à travers son programme "*Cargo Patrol*". Entre 2015 et 2017, cet outil a permis d'identifier près de 11 000 cas de déclarations erronées⁷.

Par ailleurs, la *CMA-CGM*, *Evergreen*, *Hapag-Lloyd*, *Maersk Line* et *Mediterranean Shipping Company* ont mis au point le système de notification d'incident de fret (*CINS*) en 2011 pour partager des informations sur tous les incidents liés au fret⁸. A travers ce dispositif, les armateurs sont informés des cargaisons potentiellement mal déclarées, et procèdent alors à des vérifications plus approfondies. En octobre 2018, les mêmes compagnies, à travers le *CINS*, se sont également proposé de mettre en place un système commun d'analyse du fret via un scanner, qui permettrait d'identifier des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées⁹. Les résultats de l'analyse de fret seraient intégrés dans le système de notification d'incident de fret et ensuite mis à la disposition de tous les membres du système. L'opération s'apparente à une *blockchain* de gestion du risque d'incendie lié aux défaillances de déclaration.

Il est même suggéré d'établir une liste noire des transitaires qui font habituellement des déclarations erronées de fret.

Le *CINS* est par ailleurs exploité comme un outil d'analyse de risque par les assureurs. En effet, dans le cadre de l'évaluation des risques, les souscripteurs pourraient demander à un armateur s'il fait partie de la plate-forme de notification des incidents de fret car sa qualité de membre serait une preuve que l'armateur est conscient du problème et disposé à prendre des mesures pour traiter les frets mal déclarés¹⁰.

Cependant, des mesures de prévention d'incendies liés au phénomène d'accumulation de cargaisons restent un défi.

Le gigantisme, simple facteur d'aggravation des risques ou empreinte d'une rupture dans les équilibres assurantiels ?

Le gigantisme naval accroît le risque d'incendie, même quand les marchandises sont correctement déclarées. Car, avec les *ULCS*, les risques ne sont plus là où ils sont attendus¹¹. Lutter contre les mauvaises déclarations est primordial mais il est essentiel que tout navire, y compris les *ULCS*, aient¹², dans sa conception une capacité intégrée pour s'attaquer à certains incendies à bord¹³.

Les mises en garde sur l'accroissement de la taille des porte-conteneurs déjà exprimées face aux risques maritimes, notamment d'incendie, continuent ainsi de se confirmer. Le

⁶ *International Union of Marine Insurance*.

⁷ Allianz, Safety and shipping review, préc., p. 24.

⁸ Id., p. 25.

⁹ *CINS*, *CINS Cargo Scanning Request For Proposal*, October 2018.

¹⁰ Allianz, Safety and shipping review, préc. p. 25.

¹¹ *Journal de la Marine Marchande*, juin 2018, n° 5086, p. 27.

¹² Selon Chris Turberville, directeur de *Marine Hull & Liabilities*, AGCS, Royaume-Uni.

¹³ Allianz, Safety and shipping review, préc. p. 23.

risque d'incendie, en dépit des efforts entrepris pour lutter les erreurs et les irrégularités dans le traitement des cargaisons, entraîne aujourd'hui des sinistres qui sont à la fois d'intensité et de fréquence. La taille des navires y contribue beaucoup alors que les mesures de sécurité à bord semblent dérisoires.

Si les réflexes traditionnels de l'assurance ont toujours consisté, dans la recherche de réponses à de nouvelles problématiques, à réviser les mécanismes traditionnels (hausse des primes, surveillance de la qualité des navires, calibrage des moyens de sauvetage, prévention dans le chargement des conteneurs etc...), le gigantisme n'oblige-t-il pas à dépasser les habitudes ou les principes établis ?

Avec des scénarios plausibles de sinistres évalués à près de 4 milliards de dollars (marchandises, corps et responsabilités), une rupture entre le secteur de l'assurance et les activités maritimes, pourrait intervenir si les réflexes traditionnels ne sont pas dépassés.

La série noire des accidents maritimes majeurs se poursuit à une forte fréquence. Un changement profond de la gestion du risque de mer, prenant en compte la taille des navires est donc souhaité et attendu.

ADAM ASSURANCES - 33, Allées de Chartres – 33000 Bordeaux

www.adam-assu-mar.com

Le Lab – Recherches et innovations en assurances maritimes et transports

En partenariat avec le Centre de droit maritime et océanique, Nantes et le Centre de recherche et de documentation européennes et internationales, Bordeaux

Patrice A. EDORH-KOMAHE

pedorh-komahe@adam-assu-mar.com

Publié le 19 juin 2019.