

Conclusions de l'UENF-OEB par Maira van Helvoirt

Les conclusions les plus importantes de l'UENF-OEB sont les suivantes :

- Le sujet principal de la réunion portait sur le poids des conteneurs. Cela est compréhensible : le poids du conteneur est une donnée très importante. Il s'avère que dans un très grand nombre de cas, le poids des conteneurs n'est pas correct. Les conteneurs peuvent être plus lourds ou plus légers, et les erreurs peuvent concerner des conteneurs d'importation ou d'exportation.
- L'inexactitude des poids des conteneurs n'est pas tant un problème « physique » (les poids corrects sont bien disponibles), qu'un problème d'organisation ou d'ordre procédural.
 - Au moment de la réservation, on communique le poids provisoire. Le poids définitif est connu ultérieurement, mais à ce moment-là il ne peut plus être introduit (traité) dans les systèmes.
 - La définition du poids brute / net / tare s'avère être très peu claire : Le poids indiqué inclut ou non le poids du conteneur vide, et inclut ou non le conditionnement. L'interprétation des termes peut varier à chaque maillon de la chaîne, ce qui est source d'erreurs.
 - Surtout quand il s'agit de conteneurs LCL, personne ne se sent responsable de l'exactitude du poids total du conteneur.
- Une des solutions serait d'échanger (temporairement) les informations par voie électronique / EDI, comme le démontre, entre autres, un test réalisé auprès de PSA à Anvers et DPW à Germersheim. Cependant une condition préalable serait de pouvoir modifier le message EDI, de sorte que le poids définitif puisse être introduit ultérieurement. Par ailleurs, il faudra standardiser la définition du poids net et brut.
- D'autres possibilités ont été discutées : pesage des conteneurs aux terminaux fluviaux, aux terminaux maritimes ou à bord des bateaux. Cependant, ces méthodes impliquent soit un dérèglement important du processus logistique, soit des frais d'investissement importants, ou bien elles manquent de précision. Or, il est plus important de veiller à ce que la partie réellement responsable, et non des parties connexes, ait à assumer la responsabilité (dans le sens large du terme) concernant le poids exact des conteneurs.
- La partie qui charge le conteneur et qui le ferme, c'est à dire le chargeur, est et reste la partie responsable de l'exactitude du poids. Il faut éviter que cette responsabilité soit répercutée sur le batelier / l'opérateur de barges / le terminal.
- Le pesage de conteneurs à des terminaux ou à bord des bateaux n'intervient pas seulement trop tard dans le processus mais il est de surcroît contraire aux principes du « Maritime Single Window » et l'AEO. Selon le principe du « Maritime Single Window », la partie responsable transmet l'information, et cette information n'est transmise qu'une seule fois (pour ensuite être transférée). L'EAO prévoit une voie sécurisée « secure lane », qui ne peut être interrompue par l'ajustement de poids de conteneurs.
- Il faut éviter la sous-optimisation: les solutions qui ne concernent que la navigation intérieure et qui feraient subir un désavantage concurrentiel au transport par route et par rail, ne sont pas acceptables.

- Le poids des conteneurs n'est pas le seul facteur déterminant pour la stabilité des bateaux. L'exactitude des calculs de stabilité et le niveau de connaissances des membres de l'équipage sont tout aussi importants. L'importance relative du poids des conteneurs par rapport à ces autres facteurs, qui peuvent sans doute être corrigés plus facilement, n'est pas apparue clairement. Autrement dit : quelle mesure contribue le mieux à une sécurité améliorée, tout en demandant le moindre effort. Surtout le niveau de connaissance de l'équipage est un facteur important pour les conducteurs de bateaux (et ce n'est pas uniquement la remarque des polices fluviales qui souligne cette importance ; lors d'une réunion du CBRB relative à la stabilité des conteneurs, qui s'est tenue il y a plusieurs années, il s'est avéré que quelques conducteurs de porte-conteneurs très expérimentés et habiles, avaient le plus grand mal à faire un simple petit calcul de stabilité ; le calcul de stabilité ne doit pas uniquement être étudié pendant la formation, les connaissances dans ce domaine doivent constamment être actualisées).
- Revenons aux poids des conteneurs. Il ne faut pas minimiser l'importance de l'exactitude des poids des conteneurs. Cela dit, l'importance ne doit pas non plus être exagérée. En navigation intérieure, le transport de conteneurs connaît très peu d'avaries. Or, les projets de révision de l'article 1.07 du Règlement de Police pour la navigation du Rhin prévoient des règles beaucoup plus strictes et même que des bateaux intrinsèquement stables (les faire chavirer relève de l'impossible) sont soumis à l'obligation des calculs de stabilité. Une réglementation inutilement plus contraignante n'est pas souhaitée !
- Un autre sujet abordé concerne la garantie de la stabilité entre les terminaux (dans un port maritime). Le projet de révision de l'article 1.07 du RPNR semble prévoir une surveillance quasi continue de la stabilité. N'oublions pas que les critères de stabilité constituant la base de l'article 1.07 du RPNR concernent des bateaux faisant route à pleine vitesse, avec un fort vent latéral ou dans un virage avec des courants forts. Par conséquent, ces critères n'entrent pas en ligne de compte pour la situation dans un port (maritime), qui est beaucoup moins défavorable.
- La formulation « début du voyage » (article 1.07 du RPNR) nécessite une définition claire.
- Logiciels de chargement : il arrive qu'un logiciel de chargement ne soit pas bien adapté au bateau concerné, ou que le paramétrage est mal fait : utilisation de mauvais tableaux (pour des conteneurs ordinaires au lieu de conteneurs dit « high cubes » ou pour des conteneurs arrimés au lieu de conteneurs non arrimés), mauvaise application de la correction de vrac liquide. Il faut prévoir une adaptation des logiciels – les plus fiables possible.
- Il n'était pas question de l'arrimage des conteneurs au moyen de « twist-locks » ; contrairement à la navigation intérieure, ce système est très courant dans la navigation maritime. Certes, la stabilité ne s'en trouve pas améliorée, mais ce système évite en tout cas que les conteneurs ne tombent par-dessus bord.
- Conclusion : Le sujet s'est avérée à nouveau complexe. Les intérêts sont multiples (économiques, opérationnels, juridiques, sécuritaires) et beaucoup de parties sont concernées (chargeurs, armateurs maritimes, terminaux maritimes, terminaux fluviaux, opérateurs de barge, bateliers, autorités, etc.). Nous demandons instamment que la CCNR ne perde pas de vue l'interaction des intérêts et des parties, utilité & nécessité, utilité & coût ! Le secteur de la navigation intérieure est tout à fait prêt à collaborer à tous les niveaux (bateliers, opérateurs, terminaux) avec la CCNR, afin que nous parvenions à une réglementation adéquate, qui garantira la sécurité sans occasionner des charges inutiles.
