

Gazette de la Chambre

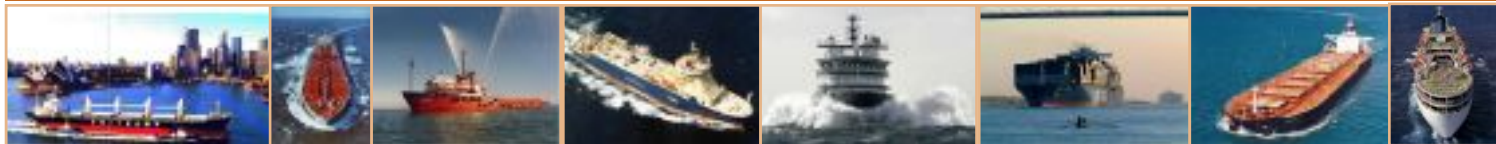


Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

" Pacta sunt servanda "



La liquéfaction des chargements de nickel

(suite de l'article paru dans la Gazette N°26 de septembre 2011)

Commandant François LAFFOUCRIÈRE

C1NM – Pilote Maritime – Délégué du Nautical Institute à l'OMI

Dans la *Gazette de la Chambre* n°26, nous mettons en lumière les problèmes liés au phénomène de liquéfaction des chargements de nickel sur les navires et les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du "remède" juridique. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas circonscrit au transport maritime puisqu'il peut survenir à la suite, par exemple, de secousses telluriques pouvant entraîner la liquéfaction d'un barrage construit en terre ou le sol sur lequel est construit un immeuble, avec les conséquences que l'on peut imaginer.

Un des remèdes mentionnés, proposé par la Chine à l'OMI, était la construction ou la modification de navires pouvant transporter le minerai même sous forme liquide. Le *Journal de la Marine Marchande* du 25 novembre 2011 fait état de la mise en œuvre prochaine de cette solution, par les chargeurs néo-calédoniens. En effet, ces derniers ont commandé un tel navire, le premier au monde, à un chantier japonais, conçu en coopération avec les pilotes maritimes de la Nouvelle-Calédonie, gage supplémentaire de sécurité.

Dans l'article précité de la *Gazette* n°26, nous étions dans l'attente des résultats des travaux de la seizième session du Sous-comité *des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs* (DSC 16) de l'OMI. Ce dernier s'est réuni à Londres en septembre 2011 et a étudié la question des *Amendements au Code IMSBC, y compris évaluation des propriétés des cargaisons solides en vrac*. Il s'agit de la deuxième révision du Code pour laquelle l'amendement 02-13 est en préparation et devrait entrer en vigueur obligatoirement le 1^{er} janvier 2015. Cet amendement devra être adopté en mai 2013 par le *Comité de la sécurité maritime* (MSC).

Il est prévu que le *Groupe de rédaction et des questions techniques* (E&T) se réunisse à cet effet du 19 au 23 mars 2012, à sa dix-septième session.

L'amendement au Code IMSBC prévoit, entre autres, des "mesures pour renforcer la sécurité du transport des cargaisons qui peuvent se liquéfier". A la suite des propositions chinoises et françaises appuyées par INTERCARGO, BIMCO, l'International Group of P & I Clubs et l'IUMI (<http://tinyurl.com/Intercargodsc16>), le DSC 16 a constitué le *Groupe de travail sur les amendements au Code IMSBC, y compris l'évaluation des propriétés des cargaisons solides en vrac*, l'a chargé de continuer l'étude sur la base de la proposition française et a approuvé la mise au point d'une nouvelle fiche cargaison du Groupe A (du Code) relative au nickel.

Le rapport du Groupe de travail a été approuvé par le DSC 16. Les mesures adoptées qui devraient être incluses dans l'amendement sont les suivantes :

- Les rubriques "groupe" et "classe" deviennent obligatoires ;
- A la définition de l'*Autorité compétente* est ajoutée une phrase précisant que celle-ci est indépendante de l'expéditeur ;
- L'obligation pesant sur l'expéditeur devient plus lourde, la délivrance d'un certificat, sur la TML* et sur le MC*, doit l'être par une entité habilitée par l'Autorité compétente ;
- Les procédures d'échantillonnage par l'expéditeur doivent être approuvées par l'Autorité compétente devant fournir au Capitaine une attestation en ce sens ;
- Des procédures doivent être mises en place par l'expéditeur visant à protéger la cargaison lorsqu'elle est chargée par barges ;
- Il est fait obligation à l'expéditeur de faciliter pour les intérêts navire l'accès aux tas de minerai aux fins d'échantillonnage ;
- Et enfin, il est rappelé le fait que le MC* de la cargaison peut encore être supérieur au TML* même après un essai resté sec effectué au moyen d'un récipient métallique.

Ces propositions d'amendement semblent aller dans le sens d'une sécurité accrue pour le navire et l'on ne peut que s'en réjouir. Nous avons ici l'exemple d'une réaction de la Communauté internationale à plusieurs naufrages, à travers l'OMI, fortement susceptible d'aboutir, par le droit, à une amélioration sensible de la sécurité des équipages.

(* Définitions : Voir article de la Gazette N°26)

