

# QU'Y A-T-IL DANS CE CONTENEUR ?

## La campagne de l'ITF pour garantir la sécurité des conteneurs dans toute la chaîne de transport

### LE CONTENEUR

Une grande partie des produits que nous achetons et utilisons nous parviennent après avoir été empotés dans un conteneur et acheminés par bateau, camion ou train.

Le premier conteneur est inventé en 1957 par Malcom P. McLean. Son idée repose sur l'intermodalité, principe selon lequel le même conteneur, renfermant la même marchandise, peut être acheminé en utilisant différents modes de transport sans rupture de charge. Cela permet de remplacer les tonneaux, sacs et caisses en bois utilisés jusque-là pour transporter les marchandises. Avec le nouveau système, la charge peut être transbordée sans aucune difficulté entre navires, camions et trains. Le réel trait de génie de McLean est d'avoir conçu un twist-lock (verrou tournant) standardisé qui facilite les opérations de gerbage et de levage.

Les conteneurs ont révolutionné le transport et le commerce à l'échelle mondiale. On recense aujourd'hui quelque 34,5 millions de conteneurs dans le monde et ce chiffre augmente d'année en année.

### QU'Y A-T-IL DANS CE CONTENEUR ?

À l'issue de leur parcours maritime, les conteneurs transitent par les ports du monde entier pour être acheminés vers leur destination finale par le rail, la route et les voies navigables intérieures.

Les navires peuvent transporter toutes sortes de cargaisons, de produits alimentaires pour bébés à des téléviseurs, en passant par des motos et des vêtements. Ils peuvent aussi acheminer des produits chimiques dangereux, des gaz inflammables et des matériaux de récupération. La particularité des conteneurs, c'est que, la plupart du temps, les travailleuses et travailleurs des transports et le public n'ont aucun moyen de savoir ce qui se trouve à l'intérieur car le contenu peut avoir fait l'objet d'une déclaration incorrecte. Il est possible qu'ils ne savent pas non plus comment la marchandise a été sécurisée car les conteneurs sont scellés au point de remplissage (ou empotage) et ne sont pas ouverts avant d'avoir atteint leur destination finale.

### RISQUES ET DANGERS

Bien que les conteneurs soient utilisés à travers le monde, la réglementation sur leur remplissage, leur chargement et leur transport est étonnement limitée.

Incorrectement remplis, chargés, pesés ou transportés, les conteneurs exposent à un risque potentiel énorme les milliers de travailleuses et travailleurs et de personnes en général qui entrent en contact avec eux au cours de leur acheminement dans le monde entier.

L'empotage incorrect de **marchandises dangereuses** peut occasionner des fuites, des incendies voire des explosions. Les conducteurs et les usagers de la route peuvent également être en danger. En effet, des conteneurs **surchargés** ou des **marchandises qui se déplacent du fait de charges instables** peuvent faire quitter la route à un camion, avec des conséquences désastreuses. Un conteneur entièrement rempli de marchandises, comme des matériaux de récupération par exemple, peut présenter un grave danger pour les personnes chargées de son inspection ou de son déchargement.

On rencontre des situations où le **poids** réel du conteneur dépasse la charge maximum utile. Cela est susceptible d'endommager la grue du navire et, dans certains cas, les conteneurs peuvent tomber du portique, faisant alors courir un risque considérable aux travailleurs portuaires. Les wagons de chemin de fer sont susceptibles de dérailler à la suite d'une **mauvaise répartition de la charge** dans le conteneur ou si des marchandises passent à travers le fond de conteneurs **surchargés**. Les **déclarations incorrectes de poids et de contenu** de conteneurs sont également problématiques car elles peuvent se traduire par une mauvaise répartition de la cargaison des navires ou des camions. Selon le TT Club, premier assureur maritime, jusqu'à deux tiers des accidents entraînant la perte ou l'endommagement en mer de marchandises en conteneur



sont susceptibles d'avoir été causés par un empotage et un assujettissement incorrects de la marchandise dans le conteneur. Les naufrages entraînant la perte de conteneurs en mer peuvent rentrer dans cette catégorie d'accidents. Les conteneurs qui ne coulent pas restent juste en dessous de la surface, ce qui représente un grand danger pour les autres navires. Le contenu des conteneurs n'étant pas connu, il est possible que d'autres dommages environnementaux soient provoqués. Chaque année, des milliers de conteneurs sont perdus en mer. Pour le seul naufrage du MOL Comfort, qui a coulé en 2013, ce sont 4 293 conteneurs qui ont été perdus.

La **fumigation** des conteneurs visant à protéger leur contenu pendant le transport ou **les gaz et vapeurs toxiques** émanant des produits chargés dans le conteneur affectent tous les travailleurs de la chaîne de transport, chauffeurs et personnels d'entrepôt inclus.

Non seulement la réglementation sur la sécurité du transport de conteneurs fait défaut, mais dans de nombreux pays, les conducteurs de semi-remorques ignorent souvent le contenu et le poids des conteneurs qu'ils transportent. Ils n'ont aucun moyen de s'assurer que la marchandise est correctement empotée. En cas d'accident, ils n'ont pas les informations nécessaires pour réduire les risques de blessures, d'explosion et autres. Pourtant, quand des accidents se produisent, c'est souvent au transporteur routier et au chauffeur qu'on en fait porter la pleine responsabilité.

## EXEMPLES CONCRETS

De nombreux accidents de transport sont imputables à de mauvaises pratiques de chargement des cargaisons dans des engins de transport, y compris méthodes d'assujettissement de la marchandise inadaptées, surcharge et déclarations incorrectes de contenu.

Une étude réalisée par l'affilié japonais de l'ITF Zenkowan a révélé que, sur une période de dix ans à partir de 1998, 175 accidents par renversement s'étaient produits, faisant 13 victimes. Une étude plus récente a recensé 28 accidents sur les routes japonaises en quatre ans (de 2006 à 2009 inclus)<sup>1</sup>. La plupart de ces accidents sont causés par le déplacement intempestif de marchandises, une surcharge, une documentation inadéquate ou la présence de marchandises dangereuses.

Dans deux accidents séparés survenus au Brésil et au Vietnam, trois frigoristes ont trouvé la mort en 2011 dans l'explosion des conteneurs sur lesquels ils travaillaient à quai.

Concernant le naufrage du ferry sud-coréen MV Sewol en avril 2014 qui a fait 296 victimes, la surcharge du navire et l'assujettissement inadapté des marchandises à bord ont été cités parmi les causes directes de la catastrophe. La cargaison transportée par le navire aurait été trois fois supérieure au poids maximal autorisé. En outre, les armateurs n'auraient pas tenu compte des avertissements lancés par le capitaine qui n'était pas en service mais leur avait signalé que le navire était trop chargé, ce qui compromettait sa stabilité.

L'enquête sur le naufrage du MSC Napoli au large des côtes britanniques en 2007 a permis d'établir que 20 % de ses conteneurs présentaient une différence de plus de 3 tonnes par rapport à leur poids déclaré. La différence la plus importante était de 20 tonnes et le poids total des 137 conteneurs était supérieur de 312 tonnes à celui déclaré sur le manifeste.

Ces accidents sont bien sûr seulement ceux qui ont été signalés aux syndicats ou évoqués dans la presse. Il est possible qu'il y en ait eu beaucoup d'autres, mais qu'ils n'aient pas été signalés.

## LOBBYING MONDIAL

Depuis plusieurs années, l'ITF et ses affiliés attirent l'attention sur ces questions et les syndicats du monde entier font campagne sur les enjeux en matière de sécurité et sur les dangers potentiels d'un transport conteneurisé non réglementé.

On enregistre certaines avancées sur ces questions, là où des initiatives mondiales sont prises pour réglementer le remplissage, le pesage et le contrôle des conteneurs. L'Organisation internationale du travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) ont adopté des directives constituant un Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport en 2014. Les gouvernements pourront en transposer les dispositions dans leur législation nationale. Ces organisations envisagent également des formations sur le remplissage des conteneurs. À

<sup>1</sup> Rapport du BIT (2011) : La sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs

L'OMI, des mesures préliminaires ont été prises pour assurer la vérification des déclarations de poids des conteneurs. Des travaux complémentaires vont toutefois être nécessaires pour apporter des changements dans le droit international et atténuer les risques encourus.

L'ITF continue à exercer des pressions au niveau international sur cette question.

## CODE DE BONNES PRATIQUES OIT/OMI/CEE-ONU POUR LE CHARGEMENT DES CARGAISONS DANS DES ENGIN DE TRANSPORT

En 2011, l'OIT a organisé un forum de dialogue mondial sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs. L'ITF y a participé à travers sa délégation de représentant(e)s des syndicats des transports routiers, ainsi que des syndicats de cheminots, de gens de mer et de dockers. Il a été décidé qu'un Code de bonnes pratiques OIT/OMI/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (à rédiger à partir de la révision des directives de 1997 existantes) était nécessaire. Le Code de bonnes pratiques fournit des directives pratiques sur la question, traitant notamment l'empotage et l'assujettissement (y compris des marchandises dangereuses), la sécurité de la manutention, la réception et le dépotage des conteneurs. Il aborde également la formation et contient un chapitre sur la chaîne de responsabilité. Le Code de bonnes pratiques sera certes un instrument volontaire, mais il sera rédigé dans un langage que les gouvernements pourront adopter dans leur législation. Il englobera en outre l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, ce qui est indispensable pour assurer le succès de sa mise en œuvre. Le code a été approuvé en 2014 par les organes compétents de l'OMI, de l'OIT et de la CEE-ONU.

[http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS\\_356988/lang--fr/index.htm](http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_356988/lang--fr/index.htm)

## CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER (SOLAS)

En mai 2014, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a approuvé des amendements à la convention SOLAS qui visent à rendre obligatoire la certification du poids des conteneurs avant leur chargement à bord d'un navire à l'exportation. Ils devraient entrer en vigueur en juillet 2016.

## CAMPAGNES LOCALES

Les syndicats de l'ITF prennent également position au niveau local. Au début de 2014, suite à quatre explosions mortelles imputables à l'utilisation de gaz frigorigènes contrefaits, l'ILWU, syndicat basé sur la côte ouest des États-Unis, a obtenu un accord local sur la conduite d'essais concernant les conteneurs réfrigérés dans ses terminaux. Le syndicat a travaillé avec des instances fédérales et locales pour instaurer une procédure qui consiste à soumettre 24 conteneurs réfrigérés par terminal et par mois à un essai à la flamme (*flame halide test*) portant sur un échantillon du gaz concerné. Cela a permis d'isoler très rapidement des dizaines de conteneurs. Le syndicat travaille à présent à l'élargissement de cet accord.

Aux Pays-Bas, FNV Bondgenoten fait campagne sur le thème de la fumigation et des gaz toxiques dans les conteneurs depuis plusieurs années. Le syndicat s'est appuyé sur la législation existante pour s'atteler au problème, ce qui s'est traduit par une amélioration des dispositions existantes et par l'élaboration d'un protocole pour s'attaquer aux questions à régler à l'échelle du lieu de travail. En Belgique, l'UBT a réussi à obtenir l'inclusion de clauses sur les gaz toxiques dans les conteneurs et des exigences imposées aux employeurs dans ses accords collectifs pour le secteur des transports et de la logistique.

En 2005, une réglementation nationale concernant la chaîne de responsabilité a été adoptée en Australie suite à l'intervention de syndicats, dont le Transport Workers' Union of Australia (TWU). Cette réglementation a étendu la responsabilité générale et juridique pour ce qui est de veiller à la sécurité du conteneur tout au long de la chaîne de transport aux expéditeurs, empoteurs, chargeurs et surtout aux clients, plutôt que de poursuivre les chauffeurs de camions et les transporteurs routiers. Elle exige que tous les acteurs de la chaîne veillent à ce que : le fret routier soit transporté durant les heures de conduite légales, les marchandises dangereuses soient déclarées clairement, les limites de masse et de dimensions soient définies et respectées, et les dispositifs de retenue de charges (arrimage) adaptés soient utilisés.

C'est ce genre de campagnes locales en lien avec un lobbying mondial qui sera porteur de changement.

## SÉCURITÉ DES CONTENEURS – QU’Y A-T-IL DANS CE CONTENEUR ? LA CAMPAGNE DE L’ITF

Gens de mer, travailleurs portuaires, chauffeurs routiers, cheminots et personnels chargés de l’emportage, du chargement et du déchargement des conteneurs ont manifestement un intérêt commun à veiller à la sécurité des conteneurs qu’ils manutentionnent.

Si différents aspects de la sécurité des conteneurs peuvent intéresser en priorité les travailleuses et travailleurs de différents secteurs de transport, il est important que la sécurité des conteneurs soit abordée dans sa globalité. Des normes de sécurité mondiales homogènes et une législation nationale peuvent garantir la sécurité du transport intermodal de marchandises.

L’instauration de responsabilités et l’établissement de liens entre les acteurs de la chaîne d’approvisionnement auront aussi un impact sur la sécurité dans l’ensemble de la chaîne.

L’ITF est déterminée à faire en sorte que les personnels qui manutentionnent les conteneurs soient le plus en sécurité possible dans l’exercice de leur travail. Après plusieurs années de travail commun entre les Sections des transports routiers, des cheminots, des dockers et des gens de mer de l’ITF, l’ITF mène aujourd’hui une campagne intersectorielle sur la sécurité des conteneurs.

### QUELLES SONT NOS REVENDEICATIONS ?

La sécurité des conteneurs est un enjeu qui concerne la chaîne d’approvisionnement et nous faisons campagne pour promouvoir la sécurité et la responsabilité tout au long de la chaîne d’approvisionnement. Cela doit commencer là où les conteneurs sont empotés et scellés. Nous sommes préoccupés par les déclarations de contenu incorrectes (marchandises dangereuses et poids inclus), par la fumigation et la présence de gaz toxiques dans les conteneurs, et par le remplissage incorrect des conteneurs.

Pour l’instant, seules des mesures volontaires sont en place mais cette approche fondée sur les « bonnes pratiques » n’a pas résolu le problème de manière satisfaisante. Nous cherchons donc à obtenir une réglementation internationale (par le biais de l’adoption des amendements à SOLAS et du Code de bonnes pratiques OIT/OMI/CEE-ONU), ainsi que la reconnaissance et la mise en œuvre de ces normes au niveau national.

Toutes les personnes chargées du transport et de la manutention de conteneurs le long de la chaîne d’approvisionnement doivent disposer d’informations complètes concernant le conteneur (contenu, poids réel, état de remplissage, arrimage, assujettissement et sécurisation de la cargaison, y compris excentricité du centre de gravité du conteneur chargé et présence de fumigants et vapeurs toxiques ou autres substances dangereuses le cas échéant).

La responsabilité générale et juridique pour ce qui est de veiller à la sécurité du transport du conteneur doit être étendue à tous les acteurs de la chaîne d’approvisionnement.

À terme, en veillant à la sécurité du transport par conteneurs partout où ceux-ci sont utilisés, nous nous attendons à voir diminuer les accidents de conteneurs.

En organisant les travailleuses et les travailleurs qui assurent le transport et la manutention des conteneurs, l’ITF et ses syndicats seront en position de force pour obtenir gain de cause et que les conteneurs puissent être transportés en toute sécurité.

Pour obtenir des compléments d’information au sujet de la campagne de l’ITF sur la sécurité des conteneurs ou nous tenir au courant de l’action menée par votre syndicat sur cette question, retrouvez-nous sur :



[www.itfcontainersafety.org](http://www.itfcontainersafety.org)



[www.facebook.com/itfglobal](https://www.facebook.com/itfglobal)



[@itfglobalunion](https://twitter.com/itfglobalunion)

ou contactez-nous par e-mail à l’adresse suivante : [containersafety@itf.org.uk](mailto:containersafety@itf.org.uk)

***Ripostons ensemble pour renverser la situation en faveur des travailleuses et des travailleurs !***

QU’Y A-T-IL  
DANS CE  
CONTENEUR ?

