

ENJEUX DE L'ACTUALITÉ MARITIME

Porte-conteneurs « *Zim Kingston* »

Perte de conteneurs à la mer et incendie de conteneurs

Rédacteur :

> Yannick Le Manac'h, Inspecteur des Affaires maritime (en retraite)



Figure 1 : Photographie vue du ciel de la perte de conteneurs du *Zim Kingston*
(Canadian Coast Guard)

Résumé : Le 22 octobre 2021, le porte-conteneurs maltais *Zim Kingston* rencontre des conditions de mer difficiles à l'approche des côtes canadiennes. S'ensuit un désarrimage de cargaison ayant pour double conséquence la perte de conteneurs et, dans les heures qui suivent, un incendie de dizaines de conteneurs.

Mots clés : *Zim Kingston* - Porte-conteneurs - Chutes de conteneurs à la mer - Incendie de cargaison - Vulnérabilité

Tous droits réservés. Ce document, protégé par le droit d'auteur, est la propriété de Vigipol. Il ne peut être utilisé ou reproduit sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans autorisation écrite préalable de Vigipol ni sans citer la source. © Vigipol – Novembre 2021

SOMMAIRE

1. LES FAITS	2
1.1. Le 22 octobre 2021	2
1.2. Situation le 23 octobre	3
1.3. Situation le 24 octobre	3
1.4. Situation le 25 octobre	3
2. ÉPILOGUE	3
2.1. Localisation des conteneurs	4
2.2. Recherche de responsabilité	4
2.3. Un constat de vulnérabilité qui perdure	4
FICHE SIGNALÉTIQUE DU NAVIRE	5

1. LES FAITS¹

Le 22 octobre 2021, le porte-conteneurs maltais *Zim Kingston* en route depuis Busan (Corée du Sud) à destination de l'île de Vancouver (Canada) rencontre des conditions de mer difficiles à l'approche du détroit Juan de Fuca². Le navire transporte près de 2 000 boîtes dont 1 000 sur le pont (il s'agit à priori de 40 pieds). S'ensuit un désarrimage de cargaison ayant pour double conséquence la perte de conteneurs et, dans les heures qui suivent, un incendie de dizaines de conteneurs.

- > Armement : *Danaos Shipping Co Ltd* (Grèce)
- > Année de construction : 2008
- > Longueur : 260 mètres
- > Largeur : 32 mètres
- > Capacité de chargement : 4 250 EVP
- > Effectif embarqué : 21

La *Canadian Coast Guard* (CCG) précise que deux de ces conteneurs tombés à la mer contiennent 52 tonnes de « *potassium amyl xanthate* » (sous forme solide)³, produit utilisé dans l'industrie minière. Entre autres marchandises naufragées, on recense : des décorations de Noël, des meubles, des tables de poker, des vêtements, des jouets, des pièces de voitures en métal et industrielles, des appareils ménagers, etc. Les autorités canadiennes craignent un scénario similaire à celui du porte-conteneurs *X-Press Pearl*⁴.

1.1. Le 22 octobre 2021

À environ 30 milles nautiques de l'île de Vancouver (Canada), confronté à un « épisode météorologique extrême » (selon l'armateur), le *Zim Kingston* est victime d'un coup de roulis conséquent qui provoque la chute à la mer de plusieurs conteneurs. D'une première estimation de 40 conteneurs passés par-dessus bord, le chiffre des pertes se solde à 109 boîtes⁵. Le navire rejoint le mouillage de Victoria Anchorage (Colombie-Britannique) vers 18h00 UTC (à huit milles de Victoria). Les prises de

¹ Selon les communiqués de la *Canadian Coast Guard*

² Le détroit de Juan de Fuca est un détroit de la côte Nord-Ouest Pacifique en Amérique du Nord, qui sépare le Sud de l'île de Vancouver de la péninsule Olympique

³ Amyl Xanthate de Potassium (solide) : UN 3342 - IMDG classe 4.2 - Matière sujette à inflammation spontanée dans les conditions normales de transport ou, lorsqu'elles sont en contact avec l'air, peuvent provoquer un échauffement spontané jusqu'au point d'inflammation. Génère des vapeurs de sulfure de carbone (CS₂) au contact de l'humidité.

⁴ Incendie à bord du porte-conteneurs « *MV X-Press Pearl* » - Enjeux de l'actualité maritime - Yannick Le Manac'h - Pool Experts - Vigipol - 31 mai 2021

⁵ Communiqué de la *Canadian Coast Guard*

vue de la CCG témoignent de deux zones d'effondrement des piles localisées sur le tiers avant du navire (baie 14) et en avant de la passerelle.

1.2. Situation le 23 octobre

Dans la matinée, alors que le *Zim Kingston* est au mouillage, un incendie de conteneurs, véritablement à l'origine d'une combustion spontanée, se déclare au niveau de la baie 14 dans laquelle sont entreposés plusieurs conteneurs de marchandises dangereuses. Dix des 21 membres d'équipage sont évacués, 11 restent à bord pour tenter de contrôler l'incendie. Ils seront épaulés par deux navires d'assistance de la CCG qui surveillent la situation. Des flammes et une épaisse fumée qui génère une pollution atmosphérique sont visibles depuis la côte.

1.3. Situation le 24 octobre

À 13h20 UTC, six autres membres d'équipage sont évacués, il n'en reste plus que cinq, « combattant courageusement le feu ». L'incendie ne pouvant être localement maîtrisé, ils sont débarqués. Les navires de lutte contre l'incendie prennent le relais, assistés par des remorqueurs. La situation évolue favorablement.

1.4. Situation le 25 octobre

Dans un communiqué, « les autorités canadiennes supposent que le risque d'incendie majeur, dévastateur, est écarté ; le feu est principalement maîtrisé, ce qui reste couve ». JJ Brickett, commandant fédéral des incidents de la Garde côtière, déclare que la stratégie adoptée pour circonscrire le sinistre a principalement consisté à empêcher l'extension de l'incendie par un arrosage abondant des zones non impactées tout en laissant se consumer les conteneurs à l'origine du feu.

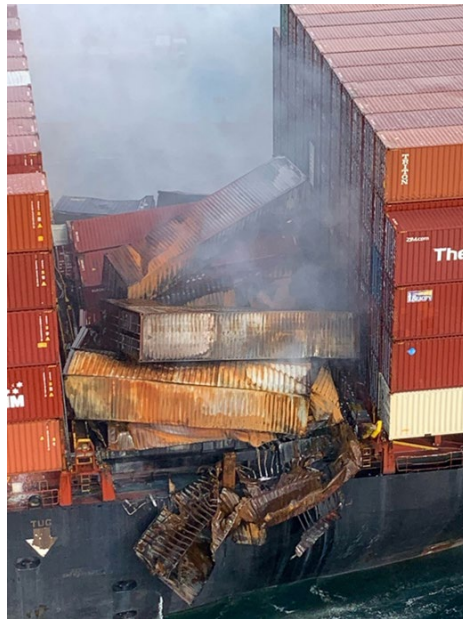


Figure 2 : Photographie de la baie de conteneurs incendiée à bord du *Zim Kingston* (Canadian Coast Guard)

2. ÉPILOGUE

Le 28 octobre, l'incendie est entièrement sous contrôle. Après investigation des services de sécurité, l'équipage est autorisé à rejoindre le bord. Selon Marine Traffic, le *Zim Kingston* était encore au mouillage le 3 novembre à Constance Bank Anchorage (Canada).

2.1. Localisation des conteneurs

Les autorités canadiennes, avec le concours de l'armateur, tentent de tracer les conteneurs tombés à la mer. Jusqu'à présent, quatre des 109 conteneurs se sont échoués à l'extrémité Nord de l'île de Vancouver, à quelque 400 km de l'endroit où le navire est actuellement ancré, libérant des réfrigérateurs, des jouets, des tapis de yoga, des vêtements et divers déchets sur des plages isolées proches du parc provincial *Cape Scott*. Les débris sont enlevés par hélicoptère. La population est invitée à ne pas fréquenter cette zone.

2.2. Recherche de responsabilité

Outre le fait que le *Zim Kingston* aurait été confronté à un « épisode météorologique extrême », l'armateur ne souhaite pas communiquer sur les circonstances de l'incident pour éviter toute spéculation⁶. Une enquête de « Transport Canada » est en cours. Les enquêteurs s'interrogent notamment sur le fait que le capitaine du porte-conteneurs ait choisi de rester au large à l'approche d'une tempête annoncée plutôt que de chercher un abri. Le *Zim Kingston* aurait reçu dès le 19 octobre, l'autorisation de mouiller dès son arrivée, prévue le 22 octobre, à Constance Bank au Sud de l'île de Vancouver dans le détroit de Juan de Fuca. Cependant, le 21 octobre, au lieu de se diriger vers la sécurité relative du détroit, le navire est resté dans l'océan Pacifique à environ 40 milles du cap Flattery⁷, dérivant sous l'action de vents de 40 nœuds et de vagues de l'ordre de 16 à 20 pieds⁸. La problématique de la congestion actuelle des ports de destination est évoquée.

2.3. Un constat de vulnérabilité qui perdure⁹

On considère que la vulnérabilité d'une activité du transport maritime résulte notamment de l'évaluation perfectible ou sous-évaluée d'un risque identifié, au pire d'une impossibilité à l'éradiquer. Elle est établie par une récurrence d'accidents similaires. Les chutes en série de conteneurs à la mer, comme les incendies et les explosions de conteneurs, en sont des exemples : d'un risque identifié dont la maîtrise demeure aléatoire, le seuil de vulnérabilité est atteint.

Ceci nous amène au constat suivant : la vulnérabilité des porte-conteneurs, y compris ceux de nouvelles générations, reste établie dans deux situations.

- > Saisissage/sécurisation des conteneurs : absence de technologie capable de résister aux forces auxquelles sont soumises les piles de conteneurs et les moyens d'assujettissement.
- > Incendies/explosions de conteneurs : absence de moyens et de stratégie de lutte contre un sinistre majeur à l'origine de marchandises dangereuses.

L'accident du porte-conteneurs *Zim Kingston* nous le démontre une fois encore.

⁶ Trevor Heaver - Porte-parole de l'armement

⁷ Le Cap Flattery est le cap le plus Nord-Ouest des États-Unis

⁸ *Splash 247.com - Containers Shipping Industry*

⁹ Le transport maritime conteneurisé, évaluation des risques dans son profil actuel - Yannick Le Manac'h - Pool Experts - Vigipol - Juillet 2021 (en cours)

FICHE SIGNALÉTIQUE DU NAVIRE¹⁰

Nom	<i>Zim Kingston</i>
IMO	<i>9389693</i>
Type	<i>Container ship (Monohull ship)</i>
AIS – genre de navire	<i>Cargo - Hazard A (Major)</i>
Année de construction	<i>2008</i>
Chantier	<i>Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Koje Shipyard (Hull number : 1672)</i>
Pavillon	<i>Malte</i>
Longueur/largeur/tirant d'eau	<i>260 m - 32 m - 10,80 m</i>
Type de propulsion	<i>Conventional - combustion engine Type : 8K90MC-C DOOSAN MAN B&W</i>
Jauge brute	<i>40 030 UMS</i>
Port en lourd	<i>50 782 Tm</i>
Capacité de chargement (TEU)	<i>4 250</i>
Effectif embarqué	<i>21</i>
Armateur	<i>BalticSea Marine Inc. - Care of Danaos Shipping Co. Ltd - 14, Akti Kondyli, 185 45 Piraeus, Greece</i>
Ship Manager/Commercial Manager	<i>Danaos Shipping Co. Ltd - 14, Akti Kondyli, 185 45 Piraeus, Greece</i>
ISM Manager	<i>Danaos Shipping Co. Ltd - 14, Akti Kondyli, 185 45 Piraeus, Greece</i>
Classification – Status & Survey	<i>DNV-GL (ex DNV) (IACS) - (High performances)</i>
P&I informations	<i>Sveriges Angfartys Assurans Forening (Swedish Club)</i>
Port State Control : Paris MoU - USA - Tokyo MoU - Indian Ocean MoU...	<i>Sans observation particulière - Absence ou pas de déficiences récurrentes</i>

Version corrigée - 04.11.2021

¹⁰ Base de données sur le contrôle des navires par l'État du Port – EQUASIS/EMSA