



Atlantis International Services N.V.
Schaliënhoevedreef 20 H
Belgium -2800 Mechelen
+32 (0)15 70 93 00 (24/7)
contact@atlantisinternational.net

RAPPORT GENERAL

Madame, Messieurs,

Le 7 janvier 2021 vous nous avez demandé d'établir un rapport reprenant les différents stades de nos interventions concernant les navires que nous avons supervisés dans le cadre du contrat de la société....

1. OBSERVATIONS GENERALES

Afin de pouvoir répondre à votre requête nous avons fait une analyse approfondie des expertises faites sous ce contrat de janvier 2019 à ce jour.

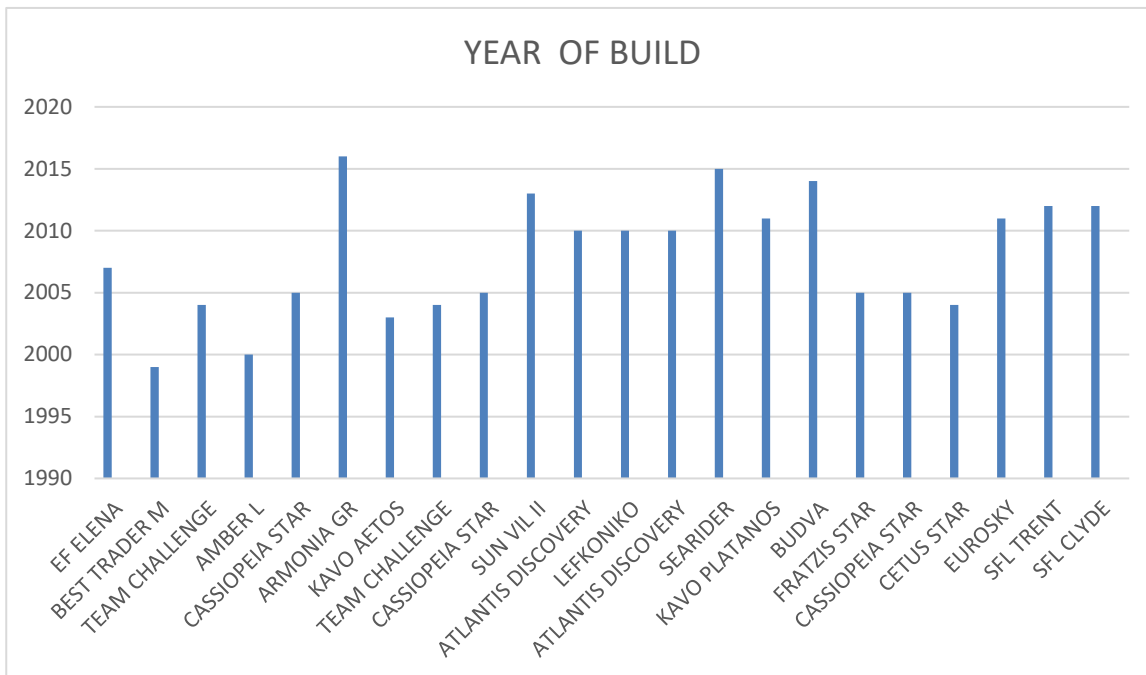
Durant cette période nous avons ouvert 22 dossiers dont 3 dossiers se rapportant à des expertises avant/pendant le chargement des navires et 19 dossiers se rapportant à des expertises durant les opérations de déchargement des navires.

A ce jour 4 dossiers des 22 sont encore toujours en cours.

Les 3 dossiers expertises avant/pendant le chargement se situent dans la première partie de 2019 à bord de navire construits en 2004, 2005 et 2010 qui ont tous chargé du riz en sacs.

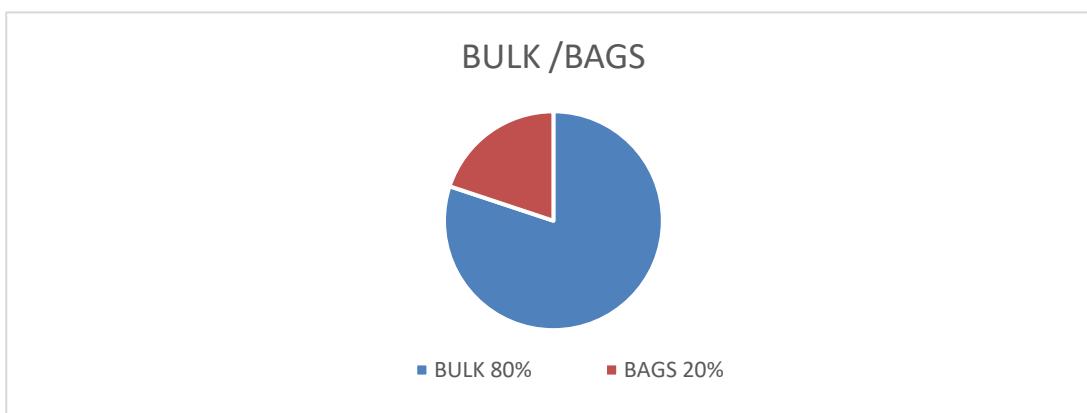
Les lieux d'intervention étant Kakinada (2x) et Yangoon, et concerne à chaque fois des quantités importantes (26.000 TM, 21.750 TM et 30.500 TM). Nonobstant le fait que nous sommes intervenus récemment pour des navires similaires au déchargement, nous n'avons pas été requis de procéder à des contrôles au chargement.

La moyenne d’année de construction des navires est 2008 mais celle-ci va de 1999 à 2015.



En termes de type de transport nous avons eu 10 requêtes pour des interventions au déchargement de riz en vrac (un dossier ouvert il y a quelques jours – SFL TRENT), 6 requêtes pour intervention au déchargement de riz en sacs, 2 requêtes pour intervention au déchargement de riz en sacs et en vrac et 1 requête d’intervention pour constat de dommages de riz en sacs expédiés en conteneurs (EF ELENA / nos références 53969).

Tonnage (473.145 TM au total) réparti comme suit :



Nous n’avons été impliqués dans les expertises au déchargement que dans un port (Cotonou/Benin).

Les réceptionnaires étant invariablement Benin, excepté pour les deux dossiers récents

“EUROSKY” et SFL TRENT, pour lesquels les réceptionnaires sont Benin & Niger ainsi que.....Benin.

Les manutentionnaires étant intervenus dans chaque dossier sont **Sobemap**, une société étatique de manutention, qui sont – en théorie – autonomes et responsables de la bonne exécution du contrat de manutention tout en ayant la possibilité de limiter leur responsabilité contractuelle (nous n’avons toutefois pas eu accès aux contrats conclus avec la Sobemap) qui seraient exonérés de responsabilité pour dommages en cas de force majeure, vice propre des sacs et emballage insuffisant.

Notre mission est d’organiser les expertises/surveillances au déchargement mais également de suivre le transport et stockage de riz en sacs (qu’il s’agit d’arrivage en vrac suivi d’opération d’ensachage ou d’arrivage de sacherie) dans les différents ports et magasins portuaire j’usqu’à livraison finale. Il en résulte que des dossiers doivent rester ouverts pendant une très longue période (p.e. ATLANTIS DISCOVERY n/réf. 54487 qui est resté ouvert 455 jours du 15 juillet 2019 au 29 septembre 2020). En moyenne un dossier reste ouvert pendant 305 jours.

2. CAUSE DES DOMMAGES

2.1 AU DECHARGEMENT

2.1.1. RIZ EN VRAC

La plus importante cause de perte au déchargement est le manquant: la quantité à bord du navire au déchargement (basée sur le poids connaissance) ne permet parfois pas de concilier le nombre de sacs avec la quantité de sacs qui aurait du être déchargée. Sur 11 navires transportant du riz en vrac, 8 navires avaient des manquants constatés par rapport au poids connaissance et 3 navires avaient un excédent de marchandise à bord. En termes relatifs, ces manquants et excédents ne présentent pas de grandes déviations. La moyenne des manquants sur les 8 navires étant de 0,12 % (le plus important manquant étant de 0,28%) et une moyenne d’excédent sur 3 navires de 0,15% (le plus important excédent étant de 0,49%).

En chiffres absolus les manquants des 8 navires s’élèvent à 388 TM, là où l’excédent des 3 navires s’élève à 121 TM, ce qui permet de conclure que la différence est de 267 TM non délivrées sur une quantité totale de 379.008 TM. Ceci ne représente que 0.07 % et est dès lors un très bon résultat.

Nous avons eu un navire (“LEFKONIKO” construit en 2010) ayant des problèmes d’échauffement et de moisissure se situant à babord du navire au dessus d’un réservoir “wing tank”, températures (locales) élevées mais dans l’ensemble assez limité (7TM moisies sans valeur résiduelle et 21,65TM

de marchandise échauffée dépréciée à 70%) mais ceci devrait toutefois être un avertissement: là où généralement les navires transportant du riz en vrac ne posent pas de problème et les dommages sont peu importants le riz peut cependant être sujet à des problèmes et pertes importantes en cas d'humidité (développement/augmentation de celle-ci).

Dans l'ensemble nous pouvons cependant conclure que le transport de riz en vrac, lorsqu'il est adéquatement contrôlé et réalisé au moyen de navire qui sont en bon état, n'a pas posé de problèmes majeurs dans les dossiers que nous avons traités.

2.1.2. RIZ EN SAC

Une quantité de 94.137 TM a été livrée par 8 navires durant la période du 1.2.2019 et ce jour. De cette quantité totale 23.760 TM a été livrée en sacs de 25 Kgs et 70.377 TM a été livrée en sacs de 50 Kgs. Soit un total de 950.400 sacs de 25 Kgs et de 1.407.556 sacs de 50 Kgs déchargés.

Le pourcentage de sacs déchargés endommagés à quai est de **2.328 %**, ce qui est assez élevé.

Les types de dommages pour le riz en sacs étant, dans l'ordre d'importance:

Sacs déchirés lors de la manutention :	37.159 sacs soit 1.576 % (ramené à 0,0394 % après reconditionnement)
Sacs durcis au déchargement :	12.148 sacs soit 0.515 % (ramené à 0.128% après reconditionnement)
Sacs non débarqués :	3.827 sacs soit 0.162 %
Sacs déchirés et vides :	1.701 sacs soit 0.072%
Sacs déchirés avant déchargement :	58 sacs soit 0.002 %

Le pourcentage de sacs déchargés sains est de 97.672 %.

Bien entendu il y a lieu de tenir compte du fait que les sacs déchirés et les sacs durcis sont, dans la chaîne logistique, ultérieurement reconditionnés en un nombre de sacs sains sous la supervision de nos experts, ce qui est un facteur important qui réduit la perte de façon très significative.

Sur 8 dossiers de riz en sacs le taux de reconditionnement est de 75 % pour les sacs déchirés et de 70 % pour les sacs durcis, pourcentages qui sont très élevés (et qui sont très cohérents dans tous ces dossiers).

Ceci signifie effectivement qu'un bon suivi et supervision des opérations de reconditionnement peuvent réduire la perte de **2.328 % à environ 0.758 %**. Cependant les sacs déchirés durant la manutention au déchargement et les sacs déchargés durcis représentent – même après reconditionnement – le plus important type de dommages pour le riz en sacs.

2.2. APRES DECHARGEMENT

Le suivi logistique des opérations après déchargement des navires est – pour le port de Cotonou – souvent un défi étant donné que les sacs déchargés sont livrés de façon particulière:

- directement à des clients/réceptionnaires locaux
- directement à des clients/réceptionnaires au Niger
- dispersés vers une grande quantité de magasins locaux à Cotonou.

Dans certains cas, les sacs qui ne sont pas livrés directement par camions aux clients locaux ou aux clients au Niger ont été stockés temporairement dans pas moins de 11 entrepôts locaux (!).

Les entrepôts utilisés étant :

N°1-PK5

N°2-PK5

N°3-PK5

N°4-PK5

N°5-PK5

N°1 L'A

N°2 L'A

N°2- PK13

N°3-PK 13

N°4-PK13

N°7-PK13

N°10-PK13

N° 11- PK13

SE

PK-10

PK-11

CI

Nonobstant le fait que la dispersion/répartition des sacs sur un tel nombre d'entrepôts peut s'avérer nécessaire pour des questions logistiques, ceci n'est certainement pas recommandable dans une stratégie de prévention vu que ceci accroît la complexité d'un bon suivi et de supervision (qui sont tellement importants afin de minimiser les dommages) et le contrôle de dommages additionnels dans la chaîne logistique. A ce jour nous avons réussi à faire face à cette complexité mais ceci est un exercice très laborieux et intense.

En termes de pertes additionnelles après enlèvement du quai, nous constatons un accroissement du nombre de sacs déchirés et, de façon très négligeable, de sacs durcis. Basé sur un nombre représentatif de dossiers, nous estimons que près de 0,3 % des sacs déchargés sont déchirés durant le transport ultérieur vers les magasins portuaires, ce qui à un taux de reconditionnement de 75 %, résulte en un faible pourcentage d’augmentation des pertes de près de 0,08%.

3. RECOMMANDATIONS ET LESSONS A TIRER

Le transport de riz en vrac, d’après notre expérience – pose moins de problèmes que le transport de rize en sacs pour la simple raison que la manutention à l’arrivée est plus aisée : si la quantité mise à bord au port de chargement est bien établie (les faits semblent démontrer ceci – du moins pour les navires que nous avons suivis – tous au départ de Kho Shi Chang (Thaïlande) il est alors possible d’éliminer certains types de dommages usuels pour le riz en sacs : déchirures des sacs et erreurs de comptage (tant au port de chargement que de déchargement).

Le transport de riz en sacs demande un suivi pointu et continu des opérations de reconditionnement des sacs déchirés et sacs durcis, ce qui est primordial afin de minimiser les pertes (nous estimons qu’un suivi peut ramener les pertes de 2,3 % à environ 0,75 %). Etant donné les marges financières minimales du négoce l’importance du suivi ne peut être sousestimé. La dispersion des sacs, après déchargement, vers un grand nombre de magasins représente une difficulté complémentaire de pouvoir garantir un bon suivi mais nous constatons cependant que d’excellents résultats peuvent être obtenus en cas de suivi pointu et continu.

Au sujet des transports à destination d’un grand nombre de magasins ainsi que des séjours – souvent très longs dans ces magasins - nous n’avons pas d’indication que ceci impacte considérablement les pertes. En général les magasins sont en bon état et il n’y pas eu d’incident ou événement particulier qui susciterait des inquiétudes mais bien entendu rester vigilant est très important lorsque des marchandises tel que le riz sont stockées durant de longues périodes dans des magasins en Afrique.

By using our report or by referring to any of our findings the parties expressly agree the following:

- Claim, if any, of whatever legal basis and/or nature for whatever extent and/or type of liability is

subject to Belgian law and exclusive jurisdiction of Brussels Courts even in case of plurality of defendants or guarantee or holdharmless proceedings.

Our liability including gross negligence or wilful misconduct, if any, is limited to maximum 3 times of the amount of the fee we have charged or that could have been reasonably charged for the concerned file.

Issued without prejudice, to the best of our knowledge at time of attendance and subject to amendments, if necessary, as well as to terms and conditions of insurance cover.

At Mechelen, 17/01/2021

Wilfried Van Gompel



Atlantis International Services SA