

## Poids des conteneurs : une source de litiges entre chargeurs et armateurs?



Dès le mois de juillet 2014, la transmission obligatoire de la masse brute vérifiée des conteneurs exigée par la convention Solas de l'OMI risque de créer des tensions entre armateurs et chargeurs lorsque le poids déclaré se révélera inexact. Le manque d'harmonisation européenne est en outre dénoncé.

On attendait l'entrée en vigueur de la convention Solas de l'OMI sur le réglementation du poids des conteneurs depuis bien longtemps. La date fatidique approche à grands pas. Le sujet, abordé à l'occasion d'une conférence organisée dans le cadre du SITL Europe, a réuni de nombreux professionnels venus poser des questions aux intervenants.

Dans le texte adopté à Londres, va se loger un certain nombre de vides juridiques et de tensions entre le chargeur, tenu pour responsable du poids du conteneur, et l'armateur ainsi que l'opérateur du terminal.

En effet, la compagnie maritime peut décider qu'un conteneur fera l'objet d'un contrôle. **Marc Sandrin**, le sous-directeur des Ports et du Transport fluvial à la DGTIM, affirme que le commandant du navire sera autorisé à ne pas l'embarquer. Il ajoute que "l'armateur fera supporter au chargeur l'ensemble des

coûts du pesage ainsi que la reprise".

**Henri Najjar**, du cabinet Del Viso Avocats, insiste : "C'est au chargeur qu'il incombera de communiquer le poids exact du conteneur au transporteur ainsi qu'à l'opérateur du terminal". Comme il l'avait fait à l'occasion de la réunion organisée par l'AUTF, il a réaffirmé que le chargeur est celui figurant au connaissance ("L'Antenne" du 15 mars 2016). Ce qui signifie que, s'il s'agit d'une expédition de groupage, le responsable du pesage peut être un transitaire ou un NVOCC.

### PAIEMENT DU FAUX FRET ET FRAIS DE SURESTARIES À LA CLÉ

À l'issue de questions ayant fusé dans la salle, on apprendra que ce même chargeur devra s'acquitter non seulement du "faux fret" mais également des frais de surrestaries.

Pour **Patrick Rondeau**, expert Environnement chez Armateurs de France (qui remet en mémoire les avaries des porte-conteneurs "MSC Rena" en 2011 en Nouvelle-Zélande puis du "Mol Comfort" en 2013 dans l'océan Indien), estime : "La convention Solas va dans le sens que nous souhaitons". Il se félicite que ce texte résolve ce qui constituait "un problème de sécurité pour l'équipage et pour d'autres personnes". Selon lui, auparavant, "le chargeur fournissait le poids au doigt mouillé".

Un jugement que partage **Eric Nouet**, de Kühne + Nagel, pour qui la convention de l'OMI met fin à une période d'approximation.. "On passe de l'estimatif au déclaratif", estime-t-il.

Le représentant d'Armateurs de France relativise toutefois la question en indiquant que "les pertes de conteneurs en mer sont relativement faibles". Aujourd'hui, il les chiffre globalement à 2.000 par an.

Reste à savoir aujourd'hui ce qu'il adviendra d'un conteneur

pour lequel l'information sera erronée ou fournie trop tard. Pour **Sébastien Lutz**, le directeur général de Med Europe Terminal, qui a vécu cette expérience en Australie, pays où l'administration avait testé le dispositif. "Les chargeurs qui n'avaient pas joué le jeu étaient mis à l'amende", souligne-t-il.

### "LE ROULIER N'EST PAS INTÉGRÉ DANS LA CONVENTION SOLAS"

Après avoir rappelé que le roulier n'est pas intégré dans la convention Solas, l'acconier marseillais à la tête de Med Europe Terminal, également dirigeant de l'entreprise spécialiste du roulier Marseille Manutention, déclare que ce sera la ligne maritime qui mandatera le terminal mais que la convention n'impose pas à ce dernier de "fournir les moyens de pesage". Pour un opérateur, "il s'agira donc de prestations commerciales", ajoute-t-il.

À trois mois de l'entrée en vigueur de la convention, certains États contestent la convention. Ce qui signifie que le texte pourrait être biaisé...

**Fabri Frestel**, responsable qualité et performance chez MGI, estime que "les chargeurs vont prévoir un budget balances dans les années à venir".

Pour **Eric Poulon**, directeur fret maritime international de Schneider Electric, l'entrée en vigueur de la convention et de son décret présentent "un risque commercial". À

ses yeux, "les incidences en matière de coûts ne sont pas encore évaluées".

Dès le 1<sup>er</sup> juillet, entre problèmes de manque d'harmonisation européenne et litiges qui vont survenir entre chargeurs et transporteurs, le nouveau texte réserve quelques mauvaises surprises aux acteurs du monde conteneurisé.

Vincent CALABRÈSE

"On passe de l'estimatif au déclaratif"