

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 41 - Automne 2016



"Reus excipiendo fit actor"

Pesée des conteneurs

La "Masse Brute Vérifiée"

En anglais VGM (Verified Gross Mass)

Michel Leparquier

Depuis le 1er juillet, la convention Solas impose aux pays signataires de mettre en place une pesée des conteneurs avant tout voyage maritime. <http://goo.gl/6PulxC> et <http://goo.gl/LPcfcQ>

Dans l'édition de la Gazette de la Chambre d'avril 2016 (N°40), nous citons déjà un lien vers le groupement de transporteurs maritimes OCEMA sur ce vaste dossier. Il nous paraît utile de le redonner : http://ocema.org/VGM_SOLAS.html.

Le journal *Le Marin* reportait en mai dernier que, sans VGM, le transporteur peut refuser de charger un conteneur, que chaque pays signataire doit transcrire ce nouveau texte dans sa réglementation nationale, mais que, toutefois, aucun texte européen global ne légifère de manière homogène cette nouvelle disposition et que cela induit des distorsions de concurrence entre les pays voisins si les mesures appliquées ne sont pas égales. Il ajoutait qu'en France, selon Xavier Galbrun, Délégué général de l'UNIM (Union Nationale des Industries de la Manutention), si l'opérateur de terminal n'a pas reçu le VGM au plus tard à l'arrivée du conteneur sur le terminal, il n'est pas en position de le charger, sauf accord exprès entre chargeur et armateur.

Le *Journal Officiel* précisait fin mai les modalités d'application en France. L'arrêté ne prévoit aucun contrôle ni sanction mais la responsabilité civile et pénale du chargeur peut être recherchée en cas de déclaration inexacte, accident ou incident, comme le commentait le journal *L'Antenne*.

Le *Journal de la Marine Marchande*, quant à lui, ajoutait que le Comité de la Sécurité Maritime (MSC) de l'OMI avait convenu que les administrations et les autorités de contrôle par l'Etat du port de chargement adoptent une approche pratique et pragmatique pendant une période de trois mois à compter du 1er juillet ce qui donnera toute latitude à toutes les parties prenantes du secteur pour perfectionner, s'il y a lieu, les procédures. <http://goo.gl/uEnBAk>

Le cabinet Clyde & Co a publié une série de trois articles portant sur :

Les obligations du chargeur : <http://tinyurl.com/Shippersboxweight>

Les implications pour le transporteur : <http://tinyurl.com/Carriersboxweight>

L'impact sur les terminaux portuaires : <http://tinyurl.com/terminalboxweight>

Les armateurs et transitaires ont produit des animations de quelques minutes à l'attention de leurs clients pour expliquer simplement les processus; en voici quelques-unes :

Maersk : <https://goo.gl/zn1ORp>

UASC : <https://goo.gl/OEBNqZ>

Kuhne + Nagel : <https://goo.gl/R6Bv6S>

Des sociétés, par exemple celle relevée par *Le Marin*, DLM (*Dynamic Load Monitoring*), inventent des solutions de pesage directement via les "Twistlocks" :

<http://goo.gl/TAyBWp>

Les diverses organisations de professionnels, telle l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France, membre institutionnel de la Chambre arbitrale maritime de Paris, suivent de près l'évolution de cette réglementation <http://goo.gl/zaa8Mq>.

Suite page 2

Outre les pressions commerciales que d’aucuns vont exercer, que fait-on des conteneurs en excès de poids ? Qui prend en charge les frais ? Qui est responsable ? Quid en cas de contestation et de contentieux ? etc.

Les questions fréquentes sur le sujet répertoriées par l’OMI : <http://goo.gl/UY4IOC>.

Tous les acteurs maritimes du transport par conteneurs se posent de nombreuses questions sur cette nouvelle réglementation et entendent déjà des litiges potentiels. On pense, notamment, à son caractère : s’agit-il d’une loi de police d’application immédiate et territoriale ? On pense aussi à l’identification du chargeur : le chargeur documentaire (chargeur FOB) est-il concerné, la définition du chargeur donnée par l’art. 1 de l’Arrêté n’étant pas particulièrement claire ? Ou encore à la situation dans laquelle le transporteur se substituerait au chargeur : pourrait-on lui imputer une faute si le poids indiqué ne correspondait pas à la réalité ? La question du recours du chargeur contre l’empoteur qui aurait fait une déclaration inexacte se posera certainement, mais elle pourrait être réglée par les parties elles-mêmes à travers une clause d’exonération ou une clause de non recours.

En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses régi par *The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code* : <http://tinyurl.com/jxon64v>, il semble évident que soit fournie au bord, la description correcte des marchandises dangereuses.

Si un feu se déclare en mer, sans aide possible immédiate, l’équipage ne peut pas simplement évacuer le navire et attendre les pompiers. Il doit traiter l’incendie lui-même. Localiser la source exacte sur un navire porte-conteneurs entièrement chargé et lutter contre le feu avec des moyens humains limités, est une tâche redoutable et difficile.

Il est impératif pour la sécurité du navire et de l’équipage que toutes les mesures nécessaires soient prises en amont en ce qui concerne, notamment, les marchandises dangereuses afin de réduire les risques. En cas d’incendie, il faut que l’équipage ait les bonnes informations pour répondre rapidement avec les mesures de lutte anti-incendie appropriées. Lire l’article du *UK P&I Club* précisant que 27% des causes d’accidents sont dus à une fausse ou mauvaise déclaration de cargaison : <http://goo.gl/qhhqM2>.

Ces différentes questions ont été clairement et précisément évoquées par Me Guillaume Brajeux lors de la dernière Journée Ripert (27 juin 2016) organisée par l’AFDM. La prochaine publication au DMF de cette riche communication est attendue avec le plus grand intérêt.

