

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 43 - Printemps 2017



"Res judicata pro veritate habetur"

Poids des conteneurs

La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats

Laurent Fedi

Professeur

Kedge Business School

Depuis le 1er juillet 2016, en vertu de la Résolution MSC.3805(94), l'OMI impose aux chargeurs expédiant des conteneurs la déclaration de la "Masse Brute Vérifiée" (MBV) ou "Verified Gross Mass" (VGM) en anglais. Amendant la fameuse Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS), cette nouvelle obligation a pour objectif d'améliorer la sécurité à bord des navires porte-conteneurs et au sein des ports maritimes. Les noms du "MSC Napoli", "Limari" ou "MOL Comfort" ne sont que les plus célèbres de nombreux autres accidents survenus en raison de "fausses" déclarations, volontaires ou pas, du poids des conteneurs. L'amendement SOLAS a été transposé dans notre ordre juridique interne par l'arrêté du 28 avril 2016 et sa période transitoire de mise en œuvre a pris fin au 1er février 2017. Nous rappellerons dans un premier temps quel est le contenu de l'amendement SOLAS, puis dresserons un bilan intermédiaire de son application en particulier par les entreprises françaises.

Les points clés de l'amendement SOLAS

Si l'obligation de déclarer le poids des expéditions était déjà en vigueur au regard des dispositions SOLAS et des conventions gouvernant le contrat de transport maritime (art. 5 Règles de La Haye – Visby, art. 17.1 des Règles de Hambourg, art. 32 des Règles des Rotterdam), sa principale faiblesse résidait dans son effectivité opérationnelle.

Pourquoi ? En premier lieu, dans la mesure où cette obligation a toujours été déclarative, le chargeur communiquant les informations relatives à sa marchandise à son commissionnaire ou directement au transporteur maritime grâce à sa facture commerciale et sa liste de colisage sans que ce poids ait été certifié. En second lieu, le poids n'a jamais été soumis à un contrôle systématique dans le process export. Enfin, les navires porte-conteneurs n'ont jamais été conçus pour peser les conteneurs chargés à leur bord.

Avec l'amendement SOLAS, un niveau supplémentaire d'obligation s'impose dans la relation contractuelle entre le chargeur et le transporteur maritime. Depuis le 1er juillet 2016, le chargeur est tenu de déclarer et de certifier le poids total du conteneur expédié à l'international, les voyages en short-sea shipping et les navires ro-ro n'étant pas concernés. Deux méthodes de pesée sont acceptées : la première concerne le pesage par un « instrument de mesure approprié », c'est-à-dire certifié et à jour de ses vérifications (ex. bascule). Cette méthode est recommandée pour les vrac. La seconde méthode plus fastidieuse consiste à additionner la masse brute de chaque marchandise conditionnée, de ses emballages (cartons, caisses, futs), des palettes, des équipements de fardage ou calage et la tare du conteneur. Ces différents poids sont obtenus par pesage individuel et enregistrés dans une base de données. Si à l'instar des Pays-Bas, du Royaume-Uni ou du Danemark, une tolérance d'erreur de +/- 5 % est permise en France, aucune sanction n'a été prévue en cas de dépassement de ce seuil. Or, certaines législations de pays européens n'ont pas accordé ce seuil de tolérance (Allemagne, Finlande) et prévoient a fortiori des sanctions administratives et pénales (ex. Belgique ou Danemark).

Par ailleurs, la notion de « chargeur » fait l'objet d'une définition précise conformément aux lignes directrices de l'OMI (MSC.1/Cir. 1475). Il s'agit d'une « entité juridique ou une personne désignée sur le connaissement ou sur la lettre de transport maritime, ou encore sur un document de transport multimodal équivalent [...], comme étant le chargeur et/ou qui a signé un contrat de transport avec une compagnie de navigation (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé) ». Ainsi, l'obligation VGM pèse prioritairement sur l'exportateur / chargeur documentaire pour l'expédition de conteneurs pleins (« FCL shipment »), donc dès l'incoterm FOB et ceux de la famille C et D. Si de nombreuses questions de responsabilités restent en suspens à cette heure, le vendeur EXW (à l'usine) est exonéré de jure de cette responsabilité alors même qu'il empotera le conteneur. Un doute peut subsister pour le « FCA port d'embarquement » mais sauf dispositions contraires, le vendeur ne sera pas le chargeur documentaire. Le commissionnaire de transport en revanche recevra cette qualification en particulier pour les expéditions de groupage (« LCL shipment »).

La mention « masse brute vérifiée » doit figurer soit dans un document d'expédition, la liste de colisage notamment, un document spécifique (ex. « Déclaration VGM ») ou faire partie des instructions de chargement (« shipping instructions »). La VGM est dûment signée par le chargeur ou par une personne habilitée (signature électronique admise), puis transmise au transporteur et à l'opérateur de terminal via EDI ou autre. Si la déclaration n'est pas communiquée en temps opportun par le chargeur ou si cette dernière est erronée au-delà du seuil des 5%, le conteneur reste à quai et le chargeur est censé assumer les frais afférents (frais de stationnement au terminal, surestaries, faux-fret).

Suite de l'article page 2.

Bilan de la mise en œuvre du VGM en France

Avec les professeurs Alexandre Lavissière de l'EM Normandie et Dawn Russell de l'University North Florida aux États-Unis, nous réalisons une enquête auprès d'entreprises exportatrices, de commissionnaires de transport (IFF), de compagnies maritimes de ligne et de manutentionnaires. Une quarantaine d'entre elles y ont déjà participé comprenant aussi bien des entreprises de taille mondiale que des PME. Certains grands ports maritimes ont été interrogés ainsi que les représentants de Cargo Community Systems (CCS) tels qu'AP+. Les premières conclusions sont les suivantes. De manière générale, la mise en œuvre s'est déroulée de manière très satisfaisante. Les entreprises interrogées n'ont pas été confrontées au refus d'embarquement de conteneurs. Ce succès s'explique notamment par la bonne anticipation des IFF et des transporteurs qui ont mené des campagnes d'information auprès de leurs clients plusieurs mois avant la date d'entrée en vigueur et par la performance des outils informatiques mis en place. Les grands IFF et transporteurs maritimes ont créé des menus dédiés sur leur portail web afin de permettre aux clients de soumettre leur VGM par voie électronique. Certains opérateurs spécialisés tels qu'INTTRA ont développé cette solution dématérialisée de « eVGM » accessible par différents outils informatiques (portail web, EDI, application mobile) et de nombreuses compagnies ou IFF ont adopté ce système (dont MSC, CMA CGM, COSCON, UASC, NKY, DHL, Kuehne + Nagel). Si le eVGM d'INTTRA est payant, le Bureau International des Conteneurs (BIC) a créé un outil complémentaire gratuit, le 'BoxTech Technical Characteristics Database' (TCD), qui permet aux chargeurs d'obtenir les caractéristiques principales des conteneurs empotés (tare, charge utile maximale, etc.) et donc de leur faire gagner du temps dans la déclaration VGM. Enfin, les CCS tels qu'AP+ en fonction dans la plupart des grands ports français, ont joué un rôle déterminant dans le respect de l'amendement SOLAS en proposant une nouvelle interface VGM permettant aux chargeurs ou leur représentant (IFF) de déclarer leur VGM. Une fois la eVGM soumise dans AP+, l'information est transmise automatiquement au transporteur et au terminal de chargement.

De manière générale, les enjeux de la VGM ont été bien compris par les exportateurs français et cette mesure a été accueillie favorablement. Ils ont eu recours majoritairement à la méthode 2, car représentant le moins d'investissement avec la simple mise en place de fichiers Excel. Pour certains, le recensement des poids des palettes a été une tâche relativement longue en particulier en raison de l'utilisation de différents modes de transport. Du côté des commissionnaires de transport, quelle que soit leur taille, la VGM représente une opération supplémentaire dans l'accomplissement de la procédure d'exportation. La grande majorité a donc instauré une « charge VGM » (entre 15 et 25 euros) représentant le coût de la collecte de la déclaration et sa transmission auprès des transporteurs. Ces frais qui augmentent les coûts de revient export, ne sont pas systématiquement facturés pour les opérations de groupage et certains chargeurs aux volumes importants ont pu refuser la facturation. Certains ont créé des menus spécifiques sur leur portail internet afin de permettre à leur client de soumettre leur VGM par voie électronique (ex. Kuehne + Nagel). En ce qui concerne les opérateurs de manutention, sachant que le poids du conteneur doit être déclaré au plus tard avant son entrée au terminal, certains ont équipé leur portique afin de pouvoir procéder au pesage. C'est notamment le cas aux terminaux à conteneurs de Fos-sur-Mer et du Havre. La prestation de pesage est facturée entre 45 et 80 euros en moyenne. Enfin, pour les transporteurs maritimes, la VGM doit être contrôlée au niveau documentaire tandis que le contrôle physique reste facultatif. Bien qu'aucune charge ne soit imposée aux chargeurs, il s'agit désormais d'un prérequis obligatoire constituant également pour eux une opération supplémentaire à la procédure de chargement. Leurs systèmes informatiques ont du être adaptés afin d'automatiser la vérification de la présence de la VGM pour chaque conteneur à embarquer.

Conclusion

Il est encore certainement trop tôt pour tirer un bilan des effets VGM sur l'amélioration de la sécurité des chargements à bord des porte-conteneurs et pour les opérations de manutention au sein des terminaux portuaires. En effet, si le VGM est une réglementation à portée prophylactique, son efficacité va dépendre de la totale diligence des chargeurs mais également du contrôle régulier des poids déclarés soit par les transporteurs, les opérateurs de terminaux ou les officiers des PSC (Port State Control). Une récente étude du bureau BMT Surveys sur un large échantillon de navires (plus de 400), a conclu que de nombreux conteneurs continuaient à être expédiés avec des poids minorés y compris après le 1er octobre 2016 correspondant à la fin de la période de tolérance accordée par l'OMI. Les conclusions de cette étude sont clairement en opposition avec les résultats préliminaires de notre enquête qui démontre un très bon niveau de conformité des opérateurs français. Les conclusions du cabinet BMT peuvent-elles être généralisées ? Si la VGM est censée représenter un poids certifié, un standard international obligatoire dans le processus d'expédition des conteneurs, elle demeure in fine une obligation déclarative qui repose sur la bonne foi de son émetteur. Or, la pratique démontre que cette bonne foi n'est pas toujours au rendez-vous tant au niveau du poids que du contenu du chargement avec la survenance d'accident majeur comme le Hyundai Fortune en 2006. En conséquence, à l'instar des autres réglementations OMI, la mise en œuvre de la VGM va nécessiter des contrôles réguliers et certainement des sanctions dissuasives en cas d'irrespect. A la différence de certains États, la France a choisi de faire confiance aux opérateurs en ne prévoyant pas de sanctions pour les VGM non-conformes. Les mois qui vont suivre permettront de vérifier si cette confiance était légitimement fondée ou pas. Enfin, considérant l'importance du transport maritime pour les États membres, on peut s'étonner que l'Union européenne n'ait pas saisi l'opportunité d'harmoniser la mise en œuvre d'une telle réglementation. A suivre... .

