

# Exportateurs, attention à l'échéance du 1er juillet

• Les containers soumis à l'obligation du certificat de pesage

• A défaut de ce visa, impossible d'embarquer

• La peur gagne les agents maritimes

**F**INI les fausses déclarations en poids pour les exportateurs. A partir du 1er juillet prochain, les containers devront obligatoirement être pesés et munis d'un certificat de pesage. L'obligation entre en vigueur à l'échelle internationale suite à l'amendement en novembre 2014 de la Convention Solas (Safety of Life at Sea). «En cas de non-conformité, les armateurs doivent refuser le chargement des containers n'ayant pas de documentation de pesage. Ce qui risque de paralyser les exportations», prévient Ab-



Les statistiques relatives au trafic portuaire, exprimées en millions de tonnes, sont certainement loin de la réalité à cause du phénomène de la sous-déclaration (Ph. Bziouat)

delaziz Mantrach, président de l'Association professionnelle des agents maritimes (Apram). Aucune réclamation sur cette question ne sera admise par l'armateur de la part du chargeur ni des pouvoirs pu-

blics. Jusque-là, la déclaration du poids des containers n'était pas verrouillée. Chacun déclarait ce qu'il voulait sur un manifeste, sans aucune possibilité de vérification. Pour minorer les frais de fret, certains exportateurs trichaient sur le poids des containers. Résultat: les

sit des marchandises à l'export. Il existe deux méthodes pour déterminer le poids d'un conteneur: soit de peser le contenant et le contenu en même temps, soit de peser tous les colis et articles, puis de rajouter le poids du conteneur. Il existe au Maroc plusieurs centaines de ponts-basculés. Mais le problème n'est pas tant le nombre, mais l'absence d'un système d'agrément, de contrôle, d'audit, de sanctions...

Selon le benchmark effectué par l'Apram, le pesage peut être gratuit comme il peut coûter jusqu'à 200 euros. La tarification reste un autre point sur lequel l'ANP doit statuer. Des centres spécialisés pourraient, par exemple, être ouverts dans des zones industrielles, dédiées à l'export, et se spécialiser dans le pesage des containers.

Ce n'est qu'après le pesage que les containers devront arriver au terminal du port pour embarquement. Là encore, l'ANP devra définir les modalités de contrôle et de reconnaissance des documents de pesage, déterminer la procédure d'audit de cette formalité ainsi que les

## Pourquoi cette mesure

**L**E pesage des containers est une mesure destinée à sécuriser le trafic maritime. Plusieurs naufrages de navires sont imputés à un problème de surcharge. Les assureurs ont haussé le ton. «L'obligation de préciser le poids exact des containers permettra aux armateurs d'effectuer le plan d'arrimage des bateaux. Sinon, ils ne pourront pas apprécier avec l'équilibre nécessaire des containers dans les différents côtés du bateau. Beaucoup d'armateurs se sont plaints auprès de l'Organisation maritime internationale pour trouver une solution. □

bateaux transportaient des charges sous-estimées. Ce qui représentait un gros danger pour leur sécurité.

L'association a déjà attiré l'attention du ministère de l'Équipement, des Douanes, l'ANP... sur l'échéance du 1er juillet car les discussions au niveau international ont duré quatre années avant d'arrêter une date butoir pour la transition. Une commission technique a été mise en place par l'Agence nationale des ports (ANP), incluant la communauté portuaire, pour définir les mesures nécessaires. Le challenge sera maintenant de définir le périmètre de la procédure de pesage. Il s'agit d'identifier les différents intervenants, d'élaborer un modèle de certificat de pesage officiel. A titre indicatif, l'Apram propose un modèle pour «gagner du temps». Le dispositif devra également étalonner et déterminer les ponts-basculés utilisés pour le pesage des containers. Certains sont situés à l'intérieur des ports, d'autres à l'extérieur. Le président de l'Apram conseille de privilégier ces derniers pour ne pas encombrer les ports et retarder le tran-

sanctions en cas de sous-déclaration. Devra-t-on inscrire toutes ces dispositions dans un texte réglementaire? Autant de points qui ne sont pas encore finalisés et qui doivent être bouclés avant le 1er juillet. Contactée par L'Économiste, l'ANP est restée injoignable.

Au niveau international, l'enquête menée par The Federation of national Associations of Ship Brokers and Agents (Fonasba dont l'Apram fait partie) dans les 50 pays représentés, indique que la situation est mitigée. Ainsi, les gouvernements de 18 pays ont eu beaucoup de peine, par exemple, pour désigner l'autorité qui sera responsable de superviser le pesage. La Fédération s'étonne d'ailleurs que peu de progrès aient été réalisés jusqu'à présent alors que la décision d'introduire l'obligation du pesage des containers avait été prise quatre ans auparavant. □

Hassan EL ARIF

Pour réagir à cet article:  
courrier@economiste.com