

RÉGLEMENTATION SOLAS : PESÉE DES CONTENEURS AU 1ER JUILLET 2016



La Convention SOLAS révisée impose au chargeur une obligation de pesage des conteneurs avant embarquement. Elle entre en vigueur le 1er juillet 2016.

MBV : Masse Brute Vérifiée VGM : Verified Gross Mass

Qu'est-ce que la Masse Brute Vérifiée (MBV)

Une déclaration de poids erronée est un problème majeur qui entraîne souvent des réclamations, des dommages structurels aux navires et fait peser un risque important sur la vie du personnel.

L'Organisation Internationale Maritime (IMO) a modifié la convention SOLAS (Safety of Life at Sea) sous la réglementation 2 Chapitre VI relative à la déclaration du poids brut (MBV) d'un conteneur rempli avant la date limite de livraison au port effectuant le chargement à bord du navire.

A partir du 1er juillet 2016, les réglementations SOLAS imposeront l'utilisation de 2 méthodes certifiées conformes pour déclarer la MBV de chaque conteneur par le chargeur ou son représentant.

Selon la réglementation, l'une des deux méthodes approuvées doit être utilisée pour déclarer le poids brut:

Méthode 1	Méthode 2
<p data-bbox="151 1736 702 1836">Poids réel du conteneur incluant la tare quand la marchandise est emballée</p> 	<p data-bbox="758 1736 1404 1836">Poids de l'ensemble de la marchandise incluant l'emballage et la tare du conteneur</p> 

La première consiste à peser le conteneur en utilisant un instrument de mesure calibré et certifié, alors que la seconde consiste à reconstituer le poids du conteneur en additionnant le poids de tous ses composants et en y ajoutant la tare du conteneur vide selon une méthode approuvée et certifiée par l'Etat du lieu d'emportage.

Les chargeurs devront choisir entre l'une de ces deux méthodes afin de remplir leur obligation de déclaration de poids, déclaration sans laquelle aucun conteneur ne pourra être chargé à bord des navires. Les chargeurs seront alors libres d'opter pour la méthode qui leur semblera la plus appropriée.

Les premières réactions des opérateurs de transport semblent indiquer que la seconde méthode, consistant dans la détermination du poids du conteneur par addition de ses composants, emporte la plus grande adhésion dans la mesure où elle évite d'avoir recours à un processus de pesée qui pourrait être source de lenteurs et de complications opérationnelles. Il n'en demeure pas moins que la première méthode apparaît plus adéquate pour certains types de cargaisons, notamment dans le cas du transport de marchandises en vrac.

Le processus de déclaration du poids des conteneurs se déroulera comme suit :

- La masse brute totale vérifiée du conteneur sera déterminée selon l'une des deux méthodes décrites ci-dessus ;
- La masse brute totale vérifiée sera déclarée au transporteur par le biais d'un document d'expédition signé et transmis dans le délai prévu par le transporteur.

Selon quelles modalités les chargeurs devront-ils calculer le poids des conteneurs ?

Si la première méthode de pesée est assez simple à appréhender, la seconde nécessite la mise en place, par les Etats parties à la Convention, d'une réglementation nationale spécifiant la méthode par laquelle seront additionnés les composants des conteneurs.

La nouvelle réglementation SOLAS entrant en vigueur dès le 1^{er} juillet 2016, un certain nombre d'Etats ont d'ores et déjà précisé les méthodes nécessaires à la détermination de la méthode de pesée.

En France, l'arrêté d'application de l'amendement SOLAS est toujours en cours de rédaction. En l'état actuel du projet, un chargeur ayant choisi la seconde méthode est tenu de déclarer le poids du conteneur en additionnant la masse de chacune des marchandises empotées dans le conteneur, la masse des emballages des marchandises, des palettes, des matériaux de fardage, de calage et de fixation ainsi que la tare du conteneur. Ces données devront être obtenues soit par pesage, soit en les récupérant auprès des fournisseurs.

Quelles conséquences en cas de différence entre la masse déclarée par le chargeur et la masse réelle du conteneur ?

La nouvelle réglementation n'impose aucune obligation de contrôle par les transporteurs de la réalité du poids déclaré par les chargeurs. Les transporteurs peuvent toutefois, de manière discrétionnaire, vérifier l'exactitude du poids déclaré.

Les réglementations nationales prévoient chacune un seuil de tolérance dans l'éventualité où une différence serait observée entre la masse déclarée par le chargeur et la masse réelle vérifiée par le transporteur. A ce jour, les différentes réglementations nationales diffèrent sensiblement et prévoient des seuils de tolérance différents.

Le projet d'arrêté français prévoit une tolérance de 5% entre la masse déclarée d'un conteneur et sa masse réelle. En cas de dépassement de ce seuil, que la masse réelle soit inférieure ou supérieure de 5% à la masse déclarée, le transporteur pourra refuser de charger le conteneur à bord du navire. Dans cette circonstance, le contrat de transport sera résolu et le chargeur sera tenu au paiement du faux fret.

Une certaine tendance peut d'ores et déjà être observée parmi les Etats parties à la convention SOLAS puisque de nombreux Etats ont opté, comme la France, pour un seuil de tolérance de 5% (parmi lesquels les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Espagne et le Portugal).

Toutefois des différences existent dans la mesure où des Etats se dirigent vers l'adoption d'un seuil de tolérance plus bas. Ainsi, le Danemark aurait décidé de mettre en place un seuil de tolérance de 0,5% et la Belgique un seuil de 2%.

Ces écarts auront de réelles conséquences pratiques pour les chargeurs. En effet, dès lors qu'un conteneur sera empoté puis chargé dans deux Etats différents, il sera nécessaire de tenir compte des seuils de tolérance applicables dans l'Etat d'embarquement.

Qui est en charge de la déclaration ?

Aux termes de la réglementation SOLAS, le "chargeur" est tenu de déclarer le poids du conteneur au transporteur.

Le projet d'arrêté d'application propose une définition de cette notion. En l'état actuel du texte, est qualifiée de chargeur l'entité juridique ou la personne désignée sur le connaissement ou sur la lettre de transport maritime, ou encore sur le document de transport multimodal équivalent, ou ayant conclu un contrat de transport avec une compagnie de navigation en son nom propre et pour son compte.

En vertu de cette définition, il ne fait pas de doute que les commissionnaires de transport disposeront de la qualité de chargeur au sens de la réglementation SOLAS. De la même manière, les groupeurs recevront cette qualification dès lors qu'ils seront amenés à conclure des contrats avec des transporteurs maritimes.

Comment procéder à la déclaration ?

Le chargeur doit mentionner la masse brute vérifiée du conteneur dans un "document d'expédition" qui sera transmis au transporteur. La seule obligation de forme relative à ce document réside dans la nécessité d'y faire figurer la signature du chargeur ou d'une personne dûment habilitée par celui-ci. En pratique, de multiples documents pourront remplir cette fonction, tels les listes de colisage ou les instructions de chargement.

Les documents d'expédition pourront être transmis par voie électronique. Un système de messagerie EDI, le VERMAS, a d'ores et déjà été créé afin de permettre la communication de ces documents.

Dans quel délai procéder à la déclaration ?

Le transporteur est tenu d'indiquer au chargeur le délai dans lequel devra être transmise la masse brute totale vérifiée du conteneur. Dans l'hypothèse où aucun délai n'aurait été fixé par le transporteur, le projet d'arrêté prévoit que le poids du conteneur devra être déclaré au plus tard avant son entrée sur le terminal.

La nouvelle réglementation entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2016. L'arrêté d'application, toujours au stade de projet, devrait être publié avant cette date.

Il est dès à présent recommandé aux chargeurs d'anticiper l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles et de mettre en place des procédures permettant d'organiser la déclaration du poids des conteneurs dans les conditions prévues par l'amendement SOLAS.

Notamment, il sera nécessaire de prendre garde à procéder à la pesée des conteneurs qui seront empotés antérieurement au 1er juillet 2016 mais chargés postérieurement.