

Entrée en vigueur de la réglementation relative à la Verified Gross Mass des conteneurs le 1er juillet 2016

12/07/2016

La réglementation relative à la *Verified Gross Mass* (ou Masse Brute Vérifiée) des conteneurs est issue de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (**Convention SOLAS**) amendée en 2014 par l'Organisation maritime Internationale (OMI). Il s'agit d'une mesure de sécurité importante qui améliore les exigences antérieures en matière de poids des conteneurs. En effet, les mauvaises ou fausses déclarations constituent un problème de longue date pour l'industrie du transport, ainsi que pour les États en raison du risque qu'elles font peser sur la stabilité des navires, leurs équipages, les manutentionnaires dans les ports, etc.

La nouvelle réglementation s'applique à tous les pays adhérents à l'OMI, et par défaut, à la Convention SOLAS. Elle concerne tous les embarquements à compter du 1^{er} juillet 2016.

Définition et méthode de calcul

La Masse brute vérifiée est le poids des marchandises empotées y compris leur emballage, suremballage et supports de manutention auquel on ajoute le poids du matériel de calage et de fixation utilisé pour l'empotage ainsi que la tare exacte du conteneur.

La Convention SOLAS permet de vérifier la masse brute des conteneurs empotés selon deux méthodes :

- **Méthode 1** : une pesée du conteneur empoté à l'aide d'un matériel étalonné et certifié ; ou
- **Méthode 2** : la pesée de tous les colis et éléments de cargaison, en incluant la masse des palettes, du fardage et de tout autre matériau d'assujettissement à charger dans le conteneur, et en ajoutant la masse à vide du conteneur à la somme des différentes masses, au moyen d'une méthode certifiée approuvée par l'autorité compétente de l'État dans lequel le conteneur a été empoté.

À noter : la Méthode 2 n'est pas envisageable pour les chargeurs de marchandises en vrac comme, par exemple, les minerais de fer ou les grains.

Établissement de la déclaration

C'est **au chargeur de fournir l'information** relative à la masse brute vérifiée en la mentionnant dans un document non défini dans les textes.

La Convention SOLAS n'impose pas de délais pour la soumission, par le chargeur, de la masse brute vérifiée, stipulant uniquement que ces renseignements doivent être reçus à temps pour pouvoir être utilisés par le capitaine et le représentant du terminal dans le plan d'arrimage du navire.

En France, le principe retenu est une transmission, au plus tard au moment de l'entrée dans le terminal portuaire (art.2 de l'Arrêté du 28 avril 2016 insrit dans le JO du 28 mai 2016).

Selon les **directives relatives à la MBV**, la déclaration peut faire partie des consignes de transport fournies à la compagnie de navigation ou faire l'objet d'une communication distincte (par exemple, une déclaration comprenant un certificat de poids établi par une station de pesage utilisant un matériel

étalonné et certifié située entre le lieu d'origine du chargeur et le terminal portuaire). **La déclaration n'a pas de format officiel.** Elle devrait indiquer clairement :

- le n° du conteneur,
- la masse brute vérifiée (MBV) exprimée en kg,
- la date d'établissement cette MBV,
- les nom et adresse du chargeur,
- les nom et signature de la personne autorisée à déclarer la MBV pour le compte du chargeur.

Les exportateurs devront se rapprocher de leurs commissionnaires de transport qui proposent des modèles de déclaration.

Conséquences d'un manquement à cette obligation

1^{er} cas : absence de déclaration

En cas d'absence de déclaration, le conteneur est retiré de la liste de chargement du navire. Il ne sera pas embarqué.

2^e cas : déclaration erronée

L'article 4 de l'Arrêté précité, prévoit de fixer un seuil d'erreur. Ainsi, en cas de contrôle des conteneurs sur le terminal portuaire, un écart de plus ou moins 5 % est toléré entre la MBV déclarée par le chargeur et le poids brut contrôlé. Au-delà, l'article 5 du même Arrêté autorise l'armateur ou son représentant à ne pas charger le conteneur sur le navire. « Les coûts en résultant, de toute nature, y compris ceux de stationnement et de reprise des conteneurs, sont supportés par le chargeur ».

3^e cas : conteneurs chargés avant le 1^{er} juillet 2016 et transbordés le 1^{er} juillet 2016 ou après cette date ?

Dans ce cas, le Comité de sécurité maritime de l'OMI a décidé qu'il fallait adopter une démarche pragmatique afin que les conteneurs qui auraient été chargés avant le 1^{er} juillet 2016 mais auraient été transbordés le 1^{er} juillet 2016 ou après cette date puissent atteindre leur port final de déchargement sans avoir une masse brute vérifiée.

En conclusion, cette réglementation doit apporter **plus de sécurité** au transport de marchandises mais les professionnels estiment que « la transcription de ce nouveau texte par chaque pays signataire dans sa réglementation nationale fait d'ores et déjà craindre **des distorsions de concurrence** entre ports, notamment sur l'écart toléré entre la MBV et la masse réelle, sur les contrôles et les sanctions éventuelles, sur la responsabilité du chargeur - entière ou partagée avec l'expéditeur ? - etc. » (Extrait d'un article de la revue *Le Marin* publié le 23 mai 2016). Ces mêmes professionnels auraient souhaité **une période transitoire** d'au moins trois mois afin de pouvoir tester ces nouvelles contraintes.

Pour en savoir plus, consulter l'**Arrêté du 28 avril 2016** relatif à la communication du chargeur à l'armateur sur le document d'expédition, de la masse brute vérifiée.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/4/28/DEVT1610924A/jo>