



## PESÉE DES CONTENEURS : NOUVELLE RÉGLEMENTATION SOLAS

**Face à la multiplication des incidents causés par les fausses déclarations du poids des conteneurs, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté en 2014 un amendement à la Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) afin d'apporter des réponses à cette problématique. Cet amendement, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016, rendra obligatoire la pesée de chaque conteneur avant le début du chargement afin de permettre au *ship planner* d'établir un plan de chargement tenant compte du poids réel des conteneurs.**

La nouvelle réglementation, qui oblige les chargeurs à déclarer le poids de leurs conteneurs, offre à ces derniers deux méthodes de pesée. 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> juillet 2016 mais chargés postérieurement.

Pour plus d'information sur le sujet, vous pouvez contacter les auteurs de ce briefing :

**Guillaume Brajeux**

Avocat Associé, Paris  
T : +33 1 44 94 40 50  
E : guillaume.brajeux@hfw.com

**Michael Bekkali**

Collaborateur, Paris  
T : +33 1 44 94 40 50  
E : michael.bekkali@hfw.com

HFW compte plus de 450 avocats en Australie, en Asie, au Moyen-Orient, en Europe et en Amérique Latine. Pour plus d'information sur des problématiques liées aux porte-conteneurs dans d'autres juridictions, vous pouvez contacter :

**Jean-Marc Zampa**

Partner, Paris  
T : +33 1 44 94 40 50  
E : jean-marc.zampa@hfw.com

**Paul Hatzler**

Partner, Hong Kong  
T : +852 3983 7666  
E : paul.hatzler@hfw.com

**Matthew Gore**

Partner, Londres  
T : +44 (0)20 7264 8259  
E : matthew.gore@hfw.com

**Dominic Johnson**

Partner, Singapour  
T : +65 6411 5323  
E : dominic.johnson@hfw.com

**Pierre Frühling**

Partner, Bruxelles  
T : +32 (0) 2643 3406  
E : pierre.fruhling@hfw.com

**Gavin Valley**

Partner, Melbourne  
T : +61 (0)3 8601 4523  
E : gavin.valley@hfw.com

**Michael Buisset**

Partner, Genève  
T : +41 (0)22 322 4801  
E : michael.buisset@hfw.com

**Nic van der Reyden**

Partner, Sydney  
T : +61 (0)2 9320 4618  
E : nic.vanderreyden@hfw.com

**Electra Panayotopoulos**

Partner, Le Pirée  
T : +30 210 429 3978  
E : electra.panayotopoulos@hfw.com

**Hazel Brewer**

Partner, Perth  
T : +61 (0)8 9422 4702  
E : hazel.brewer@hfw.com

**Yaman Al Hawamdeh**

Partner, Dubaï  
T : +971 4 423 0531  
E : yaman.alhawamdeh@hfw.com

**Geoffrey Conlin**

Partner, São Paulo  
T : +55 (11) 3179 2902  
E : geoffrey.conlin@hfw.com

**Henry Fung**

Partner, Shanghai  
T : +852 3983 7777  
E : henry.fung@hfw.com

# Lawyers for international commerce

[hfw.com](http://hfw.com)

© 2016 Holman Fenwick Willan France LLP. Tous droits réservés.

Nous veillons à envoyer les informations les plus précises possibles, néanmoins, elles ne constituent aucunement un avis juridique.

Holman Fenwick Willan LLP est responsable du traitement de vos données personnelles. Pour les mettre à jour ou modifier les listes de diffusion auxquelles vous êtes inscrit, veuillez contacter Craig Martin au +44 (0)20 7264 8109 ou [craig.martin@hfw.com](mailto:craig.martin@hfw.com).

São Paulo   Londres   Paris   Bruxelles   Genève   Le Pirée   Beyrouth   Riyadh   Koweït   Abu Dhabi   Dubaï  
Singapour   Hong Kong   Shanghai   Tianjin   Perth   Melbourne   Sydney