

La nouvelle obligation de pesée des conteneurs.

ANGE PARFAIT KOUAME

Master 2 Recherche Mention Droit Public,
Spécialité : Droit de la Mer et Risques Maritimes
Faculté des Sciences Juridiques, Politiques et Sciences Sociales,
Université de Lille

90% des marchandises mondiales sont encore aujourd'hui transportées par voie de mer et grâce à des conteneurs. Ainsi, c'est en 1956 que Malcom Mc LEAN, homme d'affaires américain, a eu l'ingéniosité d'inventer le conteneur maritime dans le but de gagner du temps et réduire les temps de transbordement des marchandises¹.

Techniquement certains définissent le conteneur « comme une 'boîte' généralement métallique, de forme parallélépipédique, destinée à contenir des marchandises en vue de faciliter leur manutention et leur transport »². Juridiquement la convention internationale sur la sécurité des conteneurs de 1972 (CSC) et le Code international maritime des marchandises dangereuses (Code IMDG) définissent le conteneur général comme « *un engin de transport de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété ; spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport ; conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des accessoires étant prévus à cet effet, et approuvé conformément à la convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC), telle que modifiée* »³.

Considéré par certains comme étant la révolution de l'économie mondiale⁴, il est aussi générateur d'accidents de navires en mer. En effet, le groupe de travail Lashing Sea MARIN (Maritime Research Institute Netherlands) a trouvé que les principales causes de l'effondrement des conteneurs en mer résidaient dans de mauvaises conditions météorologiques, un désarrimage prématuré, un matériel de saisissage défectueux, un plan de chargement défectueux et dans des conteneurs en surpoids⁵. Le surpoids des conteneurs a cependant conduit à plusieurs accidents dans le monde maritime tels que l'échouement du MSC Napoli en 2007.

Face à ces multiples conséquences, des amendements à la Convention Internationale sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ont été adoptés lors du du 94^{ème} Comité de la sécurité

¹ Simon Roger, « Le transport maritime met le cap vers sa décarbonation », Planète, Le Monde, [En ligne], Avril 2018, Disponible sur : https://www.lemonde.fr/climat/article/2018/04/14/le-transport-maritime-met-le-cap-vers-sa-decarbonation_5285577_1652612.html , [Consulté le 15 Aout 2018]

² ACM, « Container maritime, définition et historique », [En ligne], Accueil, Disponible sur : <http://info-container.fr/> , [consulté le 16 mai 2016]

³ ASSONGBA (C. H.), « Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs », Thèse de Doctorat, Université de Droit et Santé Lille 2, 2014, p. 15.

⁴ Chapitre 1.2 de la partie 1 du Code international maritime des marchandises dangereuses (Code IMDG)

⁵ Jean-Pierre Robin, « Le conteneur a révolutionné l'économie mondiale », [En ligne], Conjoncture(Archives), Le Figaro, 2011, Disponible sur : <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2011/11/13/04016-20111113ARTFIG00214-le-conteneur-a-revolutionne-l-economie-mondiale.php> , [Consulté le 15 juin 2018]

⁶ LASHING SEA, *New Joint Industry Project investigates lashing loads*, MARIN, Disponible sur : <http://www.marin.nl/web/JIPs-Networks/Archive-JIPs-public/Lashingsea.htm> , Rapport d'enquête de LASHING SEA, le groupe de travail du MARIN, 16 mars 2006, [Consulté le 16 mai 2018]

maritime, le 21 novembre 2014, sous la pression de l'International Chamber of Shipping (ICS), du World Shipping Council (WSC), du Baltic and International Maritime Council (BIMCO) et de l'International Association of Ports and Harbors (IAPH). Les chargeurs sont désormais tenus depuis le 1^{er} juillet 2016 de déclarer la masse brute vérifiée (en anglais : VGM pour Verified Gross Mass) du conteneur avant le chargement sur le navire.

En revanche, la réforme de la pesée obligatoire des conteneurs avant l'embarquement s'inscrit dans le cadre de la sécurité maritime (prévention des pertes en mer, la sécurité de la navigation), de la protection de l'environnement et également le droit du transport maritime. Les chargeurs ou commissionnaires de transport violent les règles relatives à l'empotage des conteneurs et s'adonnent à des pratiques litigieuses lors de l'empotage des conteneurs. Ils empotent les conteneurs de sorte à dépasser le poids brut maximal exigé et déclarent par la suite des tonnages inférieurs. Ces pratiques litigieuses conduisent inévitablement à l'établissement d'un mauvais plan de chargement du navire et à des problèmes de sécurité du navire. Ces mauvais plans de chargement entraînent la mauvaise stabilité des navires d'où la chute en mer des conteneurs sans oublier les accidents corporels et matériels produits sur les quais de chargement.

Des imprécisions, insuffisances juridiques et des difficultés pratiques caractérisent cette nouvelle réglementation sur la pesée obligatoire. L'absence d'un contrôle effectif à la masse brute vérifiée (MBV) des conteneurs, le manque d'uniformité internationale de la réglementation et l'absence d'une obligation pour les transporteurs maritimes, de refuser les conteneurs surchargés constitueraient un frein à l'efficacité de celle-ci. Les chargeurs se trouvent également soumis à des frais supplémentaires et à des difficultés de choix de la méthode appropriée dans l'application effective de cette réglementation.

Divers mécanismes de pesée et des sanctions ont déjà été mis en place par les professionnels du domaine pour faire face à ces insuffisances mais il est nécessaire d'envisager d'autres solutions et d'établir une normalisation supplémentaire de la procédure relative à l'arrimage du navire.

Il s'agira dans un premier temps de faire un examen de la réforme sur la pesée obligatoire avant l'embarquement en démontrant qu'elle constitue une solution à la chute des conteneurs en mer (I). Puis dans un second temps il sera nécessaire de relever les difficultés pratiques et juridiques de son application et en apporter des recommandations pour une amélioration de la réforme (II).

I- La pesée obligatoire avant embarquement : état des lieux de la nouvelle réglementation SOLAS.

Dans le but de résoudre les problèmes de conteneurs surchargés, la nouvelle réglementation SOLAS impose au chargeur un niveau supplémentaire à son obligation déclarative du poids réel des conteneurs à expédier (A). Cette réglementation contribue également à la stabilité du navire (B).

A- Une obligation renforcée, la solution aux problèmes des conteneurs surchargés.

Le renforcement juridique de l'obligation du chargeur en matière de la pesée obligatoire des conteneurs avant leur embarquement est justifié par les problèmes fréquents de conteneurs en surcharge.

Un conteneur est jugé en surpoids lorsque son poids excède la masse brute maximale indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité prévue par la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC)¹. Les conséquences de cette surcharge sont, d'une part, d'ordre sécuritaires dont des

¹ La 94^{ème} réunion du comité de la sécurité maritime s'est tenue du 17 au 21 novembre 2016 au siège de l'OMI, Représentation permanente de la France auprès de l'Organisation Maritime Internationale

² Eurofos manutentionnaire portuaire de conteneurs en France, réalise des opérations de pesée et de mise du poids VGM des conteneurs par son terminal de Méditerranée à Fos-sur-Mer dans le système communautaire

³ Convention SOLAS, chapitre VI/5, Transports de cargaison

accidents affectent les outils utilisés pour la manutention, les moyens de transport et des accidents portant atteinte aux personnels du port et aux personnels de la mer. D'autre part ces conséquences sont financières avec des retards pour les chargeurs, le manque à gagner, les tarifs douaniers.

En effet, l'obligation de déclarer la masse brute de la marchandise ou de l'engin de transport avant tout chargement à bord d'un navire, au capitaine ou à son représentant, constitue une obligation légale déjà consacrée par la convention SOLAS et en vigueur depuis 1974. Elle a été également reprise dans les conventions internationales traitant du contrat de transport telles que les règles de la Haye-Visby en son article 5, les règles de Hambourg dont l'article 17.1 et à l'article 31 des règles de Rotterdam.¹⁰ Mais le niveau supplémentaire de cette obligation du chargeur est issu des amendements à la convention SOLAS et réside dans la vérification de la masse brute de chaque conteneur avant son chargement sur le navire. Il incombe d'obtenir et de confirmer la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté¹¹.

Les amendements de 2016 sont plus rigoureux concernant cette obligation. D'abord, selon la nature de cette obligation, il revient en effet au chargeur de confirmer la masse brute vérifiée du conteneur en l'indiquant clairement sur le document d'expédition, document qui sera signé par lui ou par une personne dûment autorisée par le chargeur.¹² Ce document, signé par le chargeur, doit être par la suite transmis au transporteur aux fins de son expédition. Celui-ci s'engage expressément à être responsable pour faute en cas d'accidents, d'incidents ou de pertes en mer causés par la surcharge d'un conteneur lors de fausse déclaration ou de déclaration erronée de poids d'un conteneur.

Ensuite, deux possibilités sont offertes au chargeur pour la méthode de pesage : la pesée unique de l'ensemble du conteneur empoté et scellé (la méthode n°1) ou l'addition de plusieurs pesées individuelles des divers éléments contenus dans le conteneur (marchandises, emballages, palettes, matériau d'assujettissement) et de la tare du conteneur (la méthode n°2)¹³. Enfin, la déclaration de la masse brute vérifiée doit être faite uniquement dans le document d'expédition¹⁴ ou encore dans un document qui peut faire également partie des consignes données par le chargeur à la compagnie maritime. Ainsi, la mention « Masse brute vérifiée » doit figurer sur le document d'expédition.

L'accroissement de l'obligation du chargeur en matière de la déclaration de la masse brute des marchandises et des conteneurs a pour conséquence immédiate, l'augmentation de sa responsabilité juridique. Avec l'ancien régime de responsabilité, le chargeur est responsable pour faute en cas d'un manquement à son obligation d'information particulière¹⁵ et également responsable pour fausses déclarations¹⁶ et déclarations sciemment inexacts de la masse brute de la marchandise¹⁷.

Mais avec les amendements de 2016, le chargeur peut également être responsable pour faute fondée sur une absence de VGM sur le connaissance, pour absence de certification de la VGM, ou encore

¹⁰ P. DELEBECQUE : « Règles de Rotterdam, Règles de La Haye Visby, Règles de Hambourg : Forces et faiblesses respectives », in B. Francou, *Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI^e siècle* ; 20 et 21 mai 2010 Marseille, Institut Méditerranéen des Transport Maritimes, Annales 2010, p. 71

¹¹ Section 4 des Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises (MSC.1/Circ.1475).

¹² Voir Chapitre VI Règle 2 de la Résolution MSC.380(94)

¹³ Article 3 de 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 d'un conteneur empoté en France et destiné à être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime

¹⁴ Section 6.1 Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises (MSC.1/Circ.1475) « le chargeur...doit indiquer cette masse dans un document de transport »

¹⁵ Article 4.3 de la Convention de Bruxelles de 1924

¹⁶ Article 19 de la Loi du 18 juin 1966 : « Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur ses déclarations au connaissance.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur. »

¹⁷ Article 31 de la loi du 18 juin 1966 : « Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises. »

pour une déclaration inappropriée ou incomplète de la MBV des conteneurs avant leur chargement¹⁸. Une responsabilité pour déclaration erronée de la VGM peut être retenue à l'encontre du chargeur¹⁹. Ce sont les cas de fausse déclaration VGM et de déclaration sciemment inexacte de la VGM faites par le chargeur.

Les amendements SOLAS seraient, outre l'accroissement des responsabilités du chargeur, efficaces à la recherche de la stabilité des navires.

B- Une contribution de la pesée obligatoire à la stabilité du navire.

La stabilité du navire passe, en premier lieu, par le contrôle documentaire obligatoire exercé par le transporteur maritime ainsi que par le pouvoir de contrôler physiquement la masse brute réelle de chaque conteneur avant l'expédition en mer. Cette obligation de contrôle documentaire consiste à réceptionner le document de transport qui peut être le manifeste ou une lettre de transport ou encore même un document spécifique²⁰. Cette communication au transporteur maritime peut également se faire de manière électronique ou être contenue dans des documents donnant des instructions pour le voyage. Le transporteur doit à la suite, informer le représentant du terminal portuaire de cette communication de la MBV (Masse Brute Vérifiée) par le chargeur et il doit également la lui transmettre²¹.

S'agissant de son pouvoir discrétionnaire de contrôle, les directives (MSC.1/Circ.1475) énoncent à cet effet, qu'en cas de conteneurs reçus sans indication de la masse brute vérifiée, le capitaine ou son représentant et le représentant du terminal peuvent procéder à la pesée de ces conteneurs au terminal ou ailleurs et au nom du chargeur afin d'obtenir cette masse²². En effet, lorsqu'à la suite du contrôle de la MBV, le transporteur ou son représentant constate un dépassement du seuil de tolérance de + ou - 5% de la masse brute déclarée, il peut refuser le chargement des conteneurs tout en laissant à la charge du chargeur ou de son représentant, les frais de pesage, de stationnement²³, de reprise ou les surestaries etc.

En second lieu, le chargement sécurisé d'un navire se justifie par un bon plan de chargement établi par un ship-planner et par le respect des normes d'arrimage du navire. Evidemment un plan de chargement de navire est correct lorsque les charges de conteneurs sont bien réparties sur le plan et que cette répartition est appliquée également sur le navire sans que ce navire perde son équilibre. L'utilisation de la masse brute vérifiée des conteneurs à charger dans le cadre de l'établissement de ce plan, permet cette bonne répartition des charges dans le plan de chargement et la bonne répartition des conteneurs sur le navire. Les conteneurs véritablement plus légers seront chargés sur les conteneurs les

¹⁸Marie TILCHE, « Pesage des conteneurs », Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 3604, 4 juillet 2016, Lamyline, [consulté le 13 mars 2018]

¹⁹ L'article 2 de l'arrêté ministériel du 28 avril 2016

²⁰ Ce document spécifique peut être une déclaration comprenant un certificat de poids établi par une station de pesage.

²¹ Section 6.3.1.2 des Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises (MSC.1/Circ.1475) : « La compagnie de navigation devrait avoir fait savoir au représentant du terminal, avant la livraison d'un conteneur empoté au terminal d'une installation portuaire, si le chargeur a fourni la masse brute vérifiée de ce conteneur et devrait lui avoir communiqué cette masse. »

²² Section 6.3.1.2 des Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises (MSC.1/Circ.1475) : « le capitaine ou son représentant et le représentant du terminal peuvent obtenir la masse brute vérifiée du conteneur empoté au nom du chargeur. Cette information peut être obtenue en pesant le conteneur en question au terminal ou ailleurs »

²³ Article 5 de l'arrêté du 28 avril 2016 : « Le non-respect des dispositions de l'article 4 autorise l'armateur ou son représentant à ne pas charger le conteneur sur le navire. Lorsque le capitaine ou son représentant démontre un non-respect des dispositions de l'article 4 pour un conteneur, l'ensemble des coûts afférents au traitement de ce conteneur, y compris son pesage, incombe au chargeur ; dans le cas contraire, l'ensemble des coûts est supporté par l'armateur. »

plus lourds²⁴ dans le respect du principe de la pyramide des poids, principe fondamental à la stabilité des navires.

De plus, avec la nouvelle réglementation SOLAS qui contraint les chargeurs à communiquer les poids réels des conteneurs avant leur entrée sur le terminal, l'avantage est qu'on assiste de moins en moins à des plans prévisionnels comportant des poids approximatifs qui seront des données préjudiciables pour la stabilité du navire. Les masses brutes vérifiées sont directement utilisées par le ship planner dans l'établissement du plan de chargement, ce qui apporte une fiabilité et contribue également à la stabilité du navire pendant son chargement et lors de son voyage.

Pour ce qui est du respect des règles d'arrimage, les conteneurs seront repartis effectivement sur le plan de chargement en fonction de la MBV de chaque conteneur et dans la pratique ils seront repartis de la même manière. La charge maximale dans chaque cale est obtenue également en tenant compte des poids réels contenus, ce qui sera pareil pour la charge maximale admissible par unité de surface du plafond de ballast. La stabilité du navire dépendra effectivement du respect des différentes charges maximales en cale comme en pontée imposées par le manuel d'assujettissement propre au navire. L'utilisation des masses brutes réelles des conteneurs dans les cales et en pontées entraînera le respect des instructions du manuel d'où le respect inéluctable des règles spéciales d'arrimage du navire.

II- Une amélioration nécessaire de la mesure lacunaire

La nouvelle réglementation SOLAS n'est pas exempte de lacunes juridiques et de difficultés pratiques dans son application (A). Aussi il est nécessaire de soutenir les solutions déjà apportées par les professionnels du milieu maritime pour enfin dissoudre ces difficultés (B).

A- De multiples lacunes relatives à l'obligation de la pesée avant embarquement

Ces lacunes sont d'ordre juridiques et pratiques. En effet, l'arrêté ministériel du 28 avril 2016 transposant les amendements de la convention SOLAS sur la pesée obligatoire des conteneurs avant leur embarquement sur le navire souffre de précision lorsqu'il recommande la méthode 1 pour obtenir la masse brute vérifiée d'une marchandise en vrac²⁵. C'est juste une recommandation au lieu d'une obligation sachant que la nature de la marchandise en vrac n'est pas favorable à la méthode 2 consistant à la détermination précise du poids de chaque élément dans l'unité de transport.

Ainsi, l'arrêté français tout comme les amendements SOLAS adoptés par l'OMI dans le cadre de la pesée obligatoire des conteneurs, imposent aux transporteurs maritimes d'exercer un contrôle de la VGM au niveau documentaire tandis qu'au niveau physique, ce contrôle reste facultatif²⁶. Le transporteur maritime n'est cependant pas obligé d'exercer un contrôle physique de la VGM des conteneurs une fois qu'il a déjà la certification de la VGM sur le document de transport.

On assiste encore à une difficulté de contrôle effectif de la VGM des conteneurs dans les ports. En septembre 2017, Didier ROCHAS, directeur général de DIMONTRANS lançait déjà un avertissement à propos de ces contrôles physiques de la VGM et de la tolérance admise : « *à terme, il y aura des*

²⁴ Julien DUBREUIL, *La logistique des terminaux portuaires de conteneurs*, Documents de recherche, CIRRELT, Aout 2008, Disponible sur : <https://www.cirrelt.ca/DocumentsTravail/CIRRELT-2008-38.pdf> , [consulté le 23 juin 2018]

²⁵ Article 3 de l'arrêté ministériel du 28 avril 2016 : « Dans le cas particulier d'une marchandise en vrac, il est recommandé au chargeur d'adopter cette méthode. »

²⁶ Laurent FEDI, « La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats », Gazette de la Chambre n° 43, CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS, <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/G43complement/vgm.pdf> , [consulté le 20 juillet 2018]

contrôles, c'est une évidence, reste à savoir comment les sociétés de manutention vont gérer les flux de conteneurs dont la VGM dépasse le seuil de tolérance »²⁷.

De plus ni l'arrêté français, ni les amendements à la convention SOLAS ne disposent de sanctions pénales, administratives ou même civiles. Ces instruments juridiques disposent juste d'un refus de chargement comme sanction en cas de fausses déclarations ou d'absence de la VGM²⁸.

À côté de ces insuffisances et de ces imprécisions juridiques, cette réforme est l'objet d'une absence d'harmonisation dans sa mise en œuvre et d'une différence d'applications de la réforme par les états membres.

D'abord sur le plan international, l'OMI qui est l'organisation mondiale chargée de la réglementation maritime a juste posé les bases concernant la pesée obligatoire des conteneurs avant leur embarquement sans avoir à établir une harmonisation des écarts de tolérance autorisés, des sanctions et des méthodes à certifier. Malheureusement, cette liberté laissée aux états dans cette activité législative est contraire à cette mise en œuvre harmonieuse des prescriptions SOLAS dans la mesure où on constate aujourd'hui que la marge de tolérance en cas de dépassement de la MBV autorisée diffère d'un état membre à un autre et qu'aussi les méthodes de pesage des conteneurs doivent être certifiées dans certains états parties à la convention SOLAS. Ceci ce n'est pas le cas dans d'autres états²⁹. La France applique une tolérance plus large à la différence de la Belgique et du Danemark. À l'inverse de la France, la Belgique exige une certification de toutes les méthodes utilisées sur son territoire³⁰.

Ensuite, au niveau européen la commission européenne des transports ne possède pas de mesures relatives à la pesée obligatoire des conteneurs avant leur chargement sur le navire. La commission européenne des transports a abandonné la compétence réglementaire à l'OMI.

Mais les différences d'application dans ces états parties à la convention SOLAS se situent au niveau de la certification des méthodes de pesée utilisées, des écarts de tolérances admis et des sanctions en cas de dépassement du seuil de tolérance admis.

En effet, la France impose aux chargeurs, la certification de la méthode 1 tandis que la méthode 2 fera l'objet d'une certification seulement qu'en cas de contrôle, le chargeur sera contraint de justifier son calcul³¹. La Belgique impose, à l'inverse de la France, la certification des deux méthodes de pesée à savoir la méthode 1 (la pesée intégrale du conteneur) qui doit être certifiée par le SPF Mobilité et Transports (Service Public Fédéral Mobilité et Transports) et la méthode 2 (l'addition des poids contenus dans le conteneur et de la tare de celui-ci soumise à une certification ISO ou à celle d'un OEA (opérateur économique agréé) qui est le SPF Finances ou encore à l'approbation d'une autorité nationale (SPF Mobilité et Transports) sous peine d'amendes pénales et administratives allant de 500 à 5000 euros et de possibles poursuites pénales, administratives³².

Cependant, en Europe on constate deux groupes d'états avec d'un côté un groupe favorable à une harmonisation du taux de tolérance fixé à + ou - 5% (France, Royaume-Uni, Espagne, Portugal) et un

²⁷ Jean-Luc ROGNON, « Pesage des conteneurs : L'an I de la VGM », [En ligne], *Supply Chain Magazine*, Disponible sur : <https://www.actu-transport-logistique.fr/bibliotheque-numerique/supply-chain-magazine/1/bon-a-savoir/pesage-des-conteneurs-lan-i-de-la-vgm-456181.php>, [consulté le 04 avril 2018]

²⁸ Article 5 de l'arrêté ministériel du 28 avril 2016 « Le non respect de ces dispositions autorise l'armateur à ne pas charger le conteneur sur le navire »

²⁹ Section 5 de la lettre circulaire No 3624 OMI, 10 février 2016 : « Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS établissent un dialogue, à l'échelon national, (...) pour déterminer comment appliquer les deux méthodes de vérification et mettre en place les éventuelles mesures »

³⁰ La France applique une tolérance de + ou - 5% alors que la Belgique 2%.

³¹ Acte International, « Fret maritime : vérification obligatoire du poids des conteneurs au 01/07/16 », [En ligne], Archives lettre de la veille, Disponible sur : https://www.acte-international.com/upload/depotWeb/ai/pri02_04_16_BC.htm, [consulté le 23 juillet 2018]

³² Circulaire relative à la masse brute vérifiée des conteneurs empotés de la Direction Générale de la Navigation Belge, p. 4, Disponible sur : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/circulaire_legislation_belge.pdf, [consulté le 13 mars 2018]

second groupe plus sévère dans la détermination de ce seuil de tolérance avec 0,5% pour le Danemark et 2% pour la Belgique³³.

Concernant les sanctions, l'Etat français n'en a pas prévu en cas de dépassement du seuil de tolérance. Certains Etats ont en revanche prévu des sanctions administratives et pénales comme c'est le cas avec la Belgique³⁴ et le Danemark³⁵.

En outre, les lacunes pratiques relèvent de l'obligation financière et du choix difficile de la méthode de pesage incombant au chargeur.

Ainsi, si le chargeur décide d'effectuer la pesée de ses conteneurs à l'exportation en dehors du terminal portuaire et selon ses propres moyens, il devra alors s'équiper d'instruments de pesage appropriés³⁶ sous peine de voir sa déclaration rejetée. Cette déclaration sera jugée non fiable et rejetée du fait de l'utilisation d'instruments non appropriés. Mais lorsque celui-ci décide d'effectuer ses pesées sur le terminal de conteneur c'est-à-dire si le conteneur arrive au terminal sans poids VGM, il se verra appliquer les frais de pesage en vigueur. Les prestations de pesage des conteneurs arrivés sans MBV aux terminaux de Marseille Fos-sur-mer et du Havre sont facturés par les opérateurs de manutention entre 45 et 80 euros en moyenne par conteneur³⁷. Selon les tarifs de 2018 des opérations au parc-conteneurs EUROFOS, la pesée et la mise du poids VGM pour chaque conteneur est facturé à 46 euros lorsque la demande de pesée est effectuée dans le système communautaire avant son entrée sur le terminal³⁸. En revanche, lorsque le poids VGM est fourni par le chargeur après 48 heures de l'arrivée du conteneur sur le terminal c'est-à-dire avant la date de fermeture pour l'embarquement (late VGM), les frais sont élevés à 35 euros³⁹.

S'agissant des méthodes de pesage, la durée observée pour la pesée des conteneurs et la cherté du matériel de pesage constituent les principaux facteurs à l'origine de ce choix difficile. La méthode 1 paraît la plus simple à réaliser mais le matériel de pesage des conteneurs complets comme les ponts bascules sont très onéreux⁴⁰ allant jusqu'à 17 900 euros. Certains chargeurs seraient dans l'incapacité de s'en offrir afin d'utiliser la méthode 1. La prestation de pesée au sein d'un terminal selon la méthode 1 est aussi coûteuse car la facturation s'effectue à partir de 40 euros⁴¹.

Les chargeurs optent pour la seconde méthode dans la mesure qui présente le moins d'investissement avec la simple mise en place de fichiers Excel⁴². L'utilisation de cette méthode occupe une partie du temps du chargeur en raison de l'addition des poids des différents éléments contenus dans le conteneur et de la tare de ce conteneur. Comme le fait remarquer Fabien BECQUELIN, directeur des transports internationaux à l'AUTF, le chargeur doit alors rechercher précisément dans les bases de données, les poids des emballages et du calage qui peuvent être différents en fonction des produits et des pays de destination⁴³.

³³ Guillaume Brajeux, Michael Bekkali, « PESÉE DES CONTENEURS : NOUVELLE RÉGLEMENTATION SOLAS », [En ligne], BRIEFING, AVRIL 2016, Disponible sur : <http://www.hfw.com/downloads/BRIEFING-Pes%C3%A9e-des-conteneurs-nouvelle-r%C3%A9glementation-SOLAS-Avril-2016.pdf> , [consulté le 23 juillet 2018]

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Laurent FEDI, « La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats », *op. cit.*, p. 2

³⁶ Article 1 de l'Arrêté du 28 avril 2016 : « un instrument de pesage approprié..., est un instrument de mesure certifié et à jour de ses vérifications de métrologie légale. »

³⁷ Laurent FEDI, « La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats », *op. cit.* p. 3

³⁸ PORTSYNERGY-EUROFOS [En ligne], « Opérations Parc Eurofos Catalogue 2018 », Tarifs – Cotations, 01 janvier 2018, Disponible sur : <https://www.eurofos.fr/wp-content/uploads/2018/01/20180101-OPA-EUROFOS-CATALOGUE-2018.pdf> , [consulté le 02 août 2018]

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ RAVAS (En ligne), « FAQ-Vérification du poids des conteneurs », *op. cit.* p.1

⁴¹ BALANCE MILLIOT, « Pesage SOLAS », [En ligne], Disponible sur : <https://www.balance-milliot.fr/74-pesage-solas> , [consulté le 03 août 2018]

⁴² Laurent FEDI, (En ligne) « La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats », *op. cit.* p. 3

⁴³ *Ibid.*

Une réaction rapide des professionnels et des solutions à apporter sont nécessaires pour remédier à ces problèmes d'une urgence certaine.

B- Des recommandations possibles à l'amélioration de la mesure.

Dans un premier temps, la réaction des professionnels du domaine à savoir les transporteurs maritimes, les compagnies de transports, les opérateurs de manutention, les commissionnaires de transport, face aux limites de la réglementation et aux difficultés pratiques, a été rapide et immédiate.

Les professionnels du transport maritime ont adopté en interne, des sanctions à l'égard des chargeurs récalcitrants et divers autres mécanismes techniques et juridiques pour le respect de la nouvelle réglementation SOLAS. Sur la base de l'article 5 de l'arrêté ministériel qui donne la possibilité aux compagnies de transport maritime d'imposer des sanctions aux chargeurs non-respectueux de la réglementation SOLAS⁴⁴, la compagnie maritime de renom MSC se permet de sanctionner les erreurs de déclarations de poids faites par ses clients. L'amende appliquée est très sévère et s'élève à 500 euros par conteneur⁴⁵. Il en est de même pour un oubli ou le non-respect des champs obligatoires ou optionnels relatifs à la transmission des poids de conteneurs qui sont sanctionnés par le refus d'embarquement sur le navire que va opposer la compagnie maritime au chargeur non-respectueux.

Certains commissionnaires de transports maritimes ont adopté, pour sanctionner les chargeurs, des pénalités financières si un contrôle éventuel du poids du conteneur est exercé par le terminal portuaire ou la compagnie maritime. Ces pénalités d'ordre financières correspondent aux frais relevant de la pesée de contrôle, des frais de manutention ou encore des surestaries qui en découleraient⁴⁶. En revanche, un doute subsiste sur l'exécution réelle de ces sanctions instituées par les commissionnaires de transport⁴⁷ car celles-ci paraissent plus comme un moyen de dissuasion et d'interpellation des chargeurs au respect de leur obligation de déclarer la masse brute vérifiée des conteneurs soumis à l'expédition.

Les professionnels du transport maritime ont également mis en place divers mécanismes pratiques et juridiques pour faciliter l'application de la réforme.

Les commissionnaires de transport, les opérateurs de manutention et les compagnies maritimes de transport de marchandises ont procédé tout d'abord à des campagnes d'information avec pour objectif d'informer les chargeurs sur les nouvelles mesures et le processus à respecter lors de la déclaration de la masse brute vérifiée des conteneurs. Hapag-Lloyd a informé ses clients sur la nouvelle réglementation SOLAS et proposé des solutions pour une assistance de ses clients dans la procédure de déclaration VGM⁴⁸. Ces campagnes d'information ont produit un résultat positif dans la mesure où 100 % des conteneurs maritimes soumis à l'expédition ont fait l'objet de déclaration VGM dès les premiers mois⁴⁹.

Ensuite, la mise en place d'une multiplicité d'outils informatiques favorables à la transmission de la VGM par voie électronique (eVGM) permet la fiabilité et surtout le gain de temps obtenu par les

⁴⁴ Article 5 arrêté ministériel du 28 avril 2016 : « Lorsque le capitaine ou son représentant démontre un non-respect des dispositions de l'article 4 pour un conteneur, l'ensemble des coûts afférents au traitement de ce conteneur, y compris son pesage, incombe au chargeur »

⁴⁵ Olivier LASMOLES et Gisèle SÉA (en ligne), « Les commissionnaires de transport et la pesée des conteneurs : difficultés et solutions », *op.cit.* p. 2

⁴⁶ DB Schenker, « Présentation et FAQ SOLAS », [en ligne], Juin 2016, Disponible sur : http://www.dbschenker-france.fr/bloglobal/wp-content/uploads/2016/06/Presentation-et-FAQ-SOLAS_2016-06-17.3.pdf , [Consulté le 4 aout 2018]

⁴⁷ Olivier LASMOLES et Gisèle SÉA (en ligne), « Les commissionnaires de transport et la pesée des conteneurs : difficultés et solutions », *op.cit.* p. 5

⁴⁸ Hapag-Lloyd, « Verified Gross Mass (VGM) – SOLAS Regulation », [En ligne], 19 février 2016, disponible sur : https://www.hapag-lloyd.com/en/news-insights/news/2016/02/verified-gross-mass-vgm-solas-regulation_46930.html , [consulté le 05 aout 2018]

⁴⁹ Jean-Luc ROGNON, (En ligne) « Pesage des conteneurs : L'an I de la VGM », *op. cit.* p. 1

professionnels du domaine. Il existe alors comme outils des portails web, des EDI³⁰ et des applications mobiles. Des compagnies maritimes comme Kuhne + Nagel, CMA-CGM, Hyundai Merchant Marine utilisent le portail partenaire de eVGM du développeur INTTRA³¹. L'outil informatique eVGM se présente comme un outil incontournable et payant pour les chargeurs même si le Bureau International des Conteneurs (BIC) propose un autre outil informatique, BoxTech Technical Characteristics Database (TCD) constituant une base de données profitable aux chargeurs afin d'obtenir les caractéristiques des conteneurs nécessaires à la déclaration de la VGM. Cette base de données répertorie la tare des conteneurs à partir de leur numéro³².

Le développement des CSS (Cargo Community System) dont le plus important CSS AP+ né de l'initiative des professionnels, des autorités douanières et portuaires des ports de Marseille et du Havre permet la fluidité des flux de conteneurs, la transmission des poids et le suivi des conteneurs. CSS AP+ a connu un succès immédiat grâce à sa faculté de dématérialisation des documents et sa facilité dans le passage des marchandises³³. Mais l'apport de l'état dans la mise en place de mécanismes favorables à la déclaration de la VGM a été l'intégration de la fonction « Menu Chargeur » au système CSS AP+ répondant aux revendications des associations de chargeurs, donnant ainsi aux chargeurs la possibilité de transmettre directement dans le système CSS AP+, les poids de leurs différents conteneurs et à partir de leur système interne.

Enfin, les compagnies maritimes, commissionnaires et opérateurs de manutention proposent également des solutions de pesage de conteneurs avant leur arrivée sur le terminal portuaire. L'avantage est d'éviter des stops et des détours supplémentaires au trajet de la marchandise et des frais élevés de commission pour l'expéditeur³⁴.

S'agissant des mécanismes juridiques mis en place, on constate des révisions des conditions générales de vente relatives propositions de pesage, la procédure de transmission du poids, les facturations en cas d'absence de VGM au terminal. Ces nouvelles conditions générales de ventes proposent des services de pesages de conteneurs pour des conteneurs arrivés sur le terminal sans VGM et avec une demande faite à l'opérateur³⁵. Aussi des clauses limitant la responsabilité des opérateurs de terminal ou des chargeurs ont été mises en place indiquant que le chargeur reste responsable de la reconstitution du poids du conteneur et de la transmission du poids aux transporteurs maritimes³⁶.

Dans un second temps, des approches de solution telles que le renforcement juridique de cette nouvelle réglementation SOLAS et une normalisation supplémentaire de la procédure d'arrimage sont nécessaires.

Les contrôles physiques sont aujourd'hui facultatifs ce qui est dangereux pour la sécurité du personnel travaillant sur les quais et sur les navires. Le transporteur a en effet une obligation de contrôle documentaire de la VGM et peut s'il le souhaite contrôler physiquement les conteneurs empotés. Une obligation de contrôle physique doit être rapidement instituée afin de contraindre le transporteur à effectuer des contrôles physiques en plus des contrôles documentaires de la VGM sur les conteneurs prêts à l'embarquement. L'idéal serait que ce contrôle physique soit permanent même s'il entraînera des problèmes de fluidité au sein des ports.

³⁰ EDI : outil informatique utilisé par le chargeur afin de transmettre par voie électronique les informations VGM

³¹ INTTRA : développeur informatique de la solution dématérialisée de la VGM appelée « eVGM » utilisée par plusieurs compagnies maritimes, commissionnaires de transport.

³² Érick DEMANGEON, « La base de données pour les déclarations "VGM" est opérationnelle », Actualité, [en ligne], L'antenne, 26 décembre 2016, Disponible sur : https://www.lantenne.com/La-base-de-donnees-pour-les-declarations-VGM-est-operationnelle_a34760.html , [consulté le 06 aout 2018]

³³ Olivier LASMOLES et Gisèle SÉA (en ligne), « Les commissionnaires de transport et la pesée des conteneurs : difficultés et solutions », *op.cit.* p. 5

³⁴ Olivier LASMOLES et Gisèle SÉA, « Les commissionnaires de transport et la pesée des conteneurs : difficultés et solutions », *op. cit.* p. 6

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Générale de Manutention Portuaire, « CGV VGM (Verified Gross Mass) », *op.cit.* p.1

Le manque de sanctions étatiques à l'égard des défauts ou des fausses déclarations VGM doit être résolu. Les états ont la responsabilité de faire appliquer au sein de leur territoire les nouvelles prescriptions⁷⁷. Alors des sanctions financières, pénales et administratives comme l'exemple de la Belgique⁷⁸, seraient d'un grand apport à l'application effective de cette nouvelle réglementation. La protection de la vie humaine, de l'espace maritime, des ressources maritimes et de la navigation maritime sont des arguments solides justifiant la mise en place de ces sanctions. Les sanctions financières permettront en effet de dissuader les hésitants et à sanctionner les récalcitrants qui refusent jusqu'à aujourd'hui. Les sanctions pénales doivent être tout au plus des petites peines d'emprisonnement en cas d'accident ou d'incident causé par un problème de conteneur surchargé. Ces peines pénales viendront dans un sens, compléter les amendes financières.

Les marges de tolérance doivent être revues à la baisse. Il est préférable de réduire ces marges en dessous des 3% car c'est un impératif de limiter les risques de chutes de conteneurs en mer et de mettre un terme aux pertes de vie humaines, sur les quais comme sur les navires.

Une résolution de ces problèmes d'arrimage s'impose pour garantir la sécurité des navires. Une régularisation des procédures d'arrimage et une certification plus stricte du matériel d'arrimage à savoir des twistlocks est importante pour mettre fin à ces problèmes. Les autorités nationales devraient prendre des mesures adéquates afin de réguler l'utilisation de ces twistlocks, autoriser ceux qui sont résistants aux fortes secousses et mouvements marins. L'association des chargeurs a proposé dans ce sens une normalisation des procédures et des critères de qualité du matériel servant à l'arrimage des conteneurs dans le but de réduire considérablement les pertes de conteneurs en mer⁷⁹.

Conclusion

Le phénomène des pertes des conteneurs en mer et de la pesée obligatoire avant le chargement se justifient par des contraintes de temps, des contraintes économiques et surtout par l'absence de sanctions étatiques et de contrôles réguliers.

Il s'avère donc urgent d'instaurer en France un régime juridique de sanctions étatiques et de contrôle régulier de la VGM des conteneurs comme c'est déjà le cas dans certains états pionniers comme la Belgique⁸⁰. La réduction du seuil de tolérance admis serait également un avantage certain dans la lutte contre ces pertes en mer.

Toutefois une grande attention doit être portée en amont sur l'état et la structure des conteneurs et sur la qualité du matériel servant à effectuer l'arrimage. Les conteneurs sont très souvent usés et remis immédiatement en service après un voyage. Les conteneurs ne subissent pas de contrôle physique avant tout voyage alors que certains peuvent être partiellement abimés, ce qui est dangereux pour la sécurité maritime.

La vétusté des pièces de coin des conteneurs peut être à l'origine de la tenue problématique des twistlocks et ceux-ci peuvent aussi se désolidariser de la structure entraînant ainsi un jeu anormal de

⁷⁷ Section 15.1 des Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises (MSC.1/Circ.1475) : « La mise en œuvre des prescriptions de la Convention SOLAS qui s'appliquent à la masse brute vérifiée des conteneurs empotés relève...de la compétence et de la responsabilité des Gouvernements contractants »

⁷⁸ Circulaire relative à la masse brute vérifiée des conteneurs empotés de la Direction Générale de la Navigation Belge, *op.cit.* p.4

⁷⁹ Caroline Britz, « Pesée des conteneurs : les chargeurs préoccupés par le projet de règlement », Disponible sur : <https://www.meretmarine.com/fr/content/vers-un-reglement-sur-la-pesee-des-conteneurs> [consulté le 13 mai 2018]

⁸⁰ Circulaire relative à la masse brute vérifiée des conteneurs empotés de la Direction Générale de la Navigation Belge, *op.cit.* p.4

saisissage constitutif d'amorce d'une avarie⁴¹. N'est-ce pas là à l'exception de la surcharge, le véritable problème des chutes de conteneurs en mer ?

Espérons qu'une telle alerte pourra peut-être susciter une prise de conscience voire même un projet de réforme nationale ou internationale sur l'état et la tenue de la structure des conteneurs afin de mettre un terme définitif à ce phénomène de pertes en mer qui mine depuis plusieurs années le domaine du transport maritime.

⁴¹ Cdt Ph. SUSSAC, « Perte des conteneurs », Dossiers Accidents, AFCAN, 2014, Disponible sur : https://www.afcan.org/dossiers_accidents1.html , [Consulté le 08 aout 2018]