

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

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

NOR : DEVT1610924A

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, notamment son article 3.5 ;

Vu la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 5422-4 ;

Vu le décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure ;

Sur proposition du directeur des services de transport,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le terme de « chargeur » désigne une entité juridique ou une personne désignée sur le connaissement ou sur la lettre de transport maritime, ou encore sur un document de transport multimodal équivalent (un connaissement « de bout en bout », par exemple), comme étant le chargeur et/ou qui a signé un contrat de transport avec une compagnie de navigation (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé).

Les voyages internationaux courts visés sont ceux décrits dans la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), au chapitre III, partie A, règle 3.

La masse brute vérifiée d'un conteneur désigne la masse brute totale d'un conteneur empoté obtenue par les méthodes visées à l'article 3.

La masse exacte d'un conteneur est définie comme celle obtenue par la méthode 1 de pesage.

Le « document d'expédition » désigne un document utilisé par le chargeur pour communiquer la masse brute vérifiée du conteneur empoté. Ce document 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).

Le terme « pesage » désigne l'opération consistant à déterminer la masse d'un objet par l'utilisation d'un instrument de pesage approprié, à fonctionnement automatique ou non automatique.

Un instrument de pesage approprié, à fonctionnement automatique ou non automatique, est un instrument de mesure certifié et à jour de ses vérifications de métrologie légale.

Le terme de « conteneur » a le même sens que celui qui lui est donné dans la convention CSC (convention internationale sur la sécurité des conteneurs adoptée le 2 décembre 1972, au sein de l'Organisation maritime internationale) et désigne un engin de transport :

- a) De caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété ;
- b) Spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport ;
- c) Conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des pièces de coin étant prévues à cet effet ; et
- d) De dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :
 - i) D'au moins 14 m² (150 pieds carrés) ; soit
 - ii) D'au moins 7 m² (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs.

Art. 2. – Le chargeur vérifie la masse brute de chacun des conteneurs empotés en France et destinés à être chargés sur un navire faisant escale dans un port maritime, sauf ceux transportés sur un châssis ou une remorque d'un véhicule qui embarque et débarque d'un navire roulier effectuant des voyages internationaux courts.

Le chargeur s'assure que la masse brute vérifiée de chacun des conteneurs est déclarée dans le document d'expédition précédée de la mention « masse brute vérifiée » ; cette mention peut être indiquée en anglais.

Le document d'expédition est signé par le chargeur ou une personne dûment autorisée par le chargeur, et est soumis au capitaine ou à son représentant dans le délai nécessaire au capitaine ou à son représentant pour l'établissement du plan de chargement et de saisissage.

Le chargeur ou une personne dûment autorisée par le chargeur remet le document d'expédition au capitaine ou à son représentant, au plus tard au moment de l'entrée dans le terminal portuaire du conteneur ou des conteneurs figurant dans ce document d'expédition, sauf accord express, convenu à l'avance entre l'armateur ou son représentant et le chargeur.

L'armateur communique au représentant du terminal portuaire la masse brute vérifiée de chacun des conteneurs figurant dans le document d'expédition et les accords express visés ci-dessus.

Le document d'expédition peut être communiqué par voie électronique ou tout autre système assurant une traçabilité ; la signature du chargeur ou de la personne dûment autorisée par le chargeur, figurant dans le document électronique, peut être électronique ou être remplacée par son nom, en majuscules.

Art. 3. – La masse brute vérifiée d'un conteneur, déclarée dans le document d'expédition, est obtenue par le chargeur en utilisant au choix l'une des deux méthodes de détermination du poids, qui doivent être documentées. La masse brute vérifiée est exprimée en kilogramme. Le délai de conservation des informations enregistrées par le chargeur à chacune des étapes réalisées de la méthode 1 ou 2 est fixé à un an.

Méthode 1 : le chargeur obtient la masse brute vérifiée du conteneur empoté à l'aide d'un instrument de pesage approprié. Dans le cas particulier d'une marchandise en vrac, il est recommandé au chargeur d'adopter cette méthode.

Méthode 2 : le chargeur obtient la masse brute vérifiée du conteneur en suivant la procédure en cinq étapes ci-après décrite :

Étape 1 : le chargeur obtient la masse de chacune des marchandises renfermées dans le conteneur, soit à l'aide d'un instrument de pesage approprié, soit en les obtenant auprès des fabricants, soit en les récupérant à partir de sa base de données.

Étape 2 : le chargeur obtient les masses des emballages des marchandises, soit à l'aide d'un instrument de pesage approprié, soit en les obtenant auprès des fabricants, soit en les récupérant de sa base de données ou de celle du professionnel chargé de l'empotage.

Étape 3 : le chargeur obtient les masses des palettes, des matériaux de fixation et de fardage et de tout autre matériau d'assujettissement à charger dans le conteneur, soit à l'aide d'un instrument de pesage approprié, soit en les obtenant auprès des fabricants, soit les récupérant de sa base de données ou de celle du professionnel chargé de l'empotage.

Étape 4 : le chargeur utilise la tare du conteneur indiquée sur ce dernier.

Étape 5 : le chargeur additionne toutes les masses obtenues aux étapes 1 à 4.

La masse brute vérifiée du conteneur obtenue par la méthode 2 est le résultat de l'addition décrite à l'étape 5.

Art. 4. – Le résultat de la différence entre la masse exacte du conteneur et celle déclarée dans le document d'expédition, divisée par la masse exacte du conteneur, est compris entre $-0,05$ et $+0,05$.

Art. 5. – Le non-respect des dispositions de l'article 4 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.

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.

Art. 6. – Le directeur des services de transport est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 28 avril 2016.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur des services de transport,
T. GUIMBAUD