

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**LES IMPLICATIONS JURIDIQUES DU NOUVEAU SYSTEME
DE CONTROLE DU POIDS DES CONTENEURS APRES LA
REVISION DE LA CONVENTION SOLAS**



Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit Maritime et des transports

Présenté par M. Anna SHCHERBAKOVA

Sous la direction de M. le Professeur Christian SCAPEL

Année universitaire 2015-2016

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier vivement Monsieur professeur, Cristian SCAPEL, mon tuteur de mémoire, pour avoir accepté de diriger ce travail ainsi que pour son soutien et son enseignement précieux.

Mes remerciements s'adressent également au directeur du Master, Monsieur Cyril BLOCH, ainsi que à toute l'équipe des enseignants au sein du CDMT qui ont su toujours transmettre leurs savoirs, essentiels pour la réussite de tous les étudiants de l'établissement, et tout particulièrement à Madame Asa AGDESTAIN, notre professeur de la langue anglaise, pour ses conseils sur le choix du sujet et les renseignements qui m'ont permis d'avancer dans mes recherches.

Je voudrais exprimer ma sincère reconnaissance Monsieur Jeremy LINCOLNE, juriste de la compagnie maritime Marfret, Monsieur Matthew GORE, juriste de la société Holman Fenwick Willan, ainsi que à Madame Anne-Marie MIRACOLO, mon directeur de stage chez Clasquin Marseille, qui ont bien voulu répondre patiemment et aimablement à mes nombreuses questions.

Je souhaiterais, enfin, exprimer ma gratitude envers mes collègues étudiants pendant cette année universitaire passée au sein de l'Université Aix-Marseille et à toutes les personnes dans mon entourage qui ont bien voulu m'apporter leurs aides dans le cadre de ce travail.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
PARTIE I : LE CADRE JURIDIQUE DE LA VERIFICATION DU POIDS DES CONTENEURS	13
Chapitre I. Les dimensions du problème de la fausse déclaration du poids	14
Chapitre II. La nouvelle réalité opérationnelle relative à la vérification du poids.	35
PARTIE II. LA RESPONSABILITE DES ACTEURS DANS LA CHAINE DU TRANSPORT CONTENEURISE SOUS LA NOUVELLE REGLEMENTATION SOLAS	54
Chapitre I. Une responsabilité étendue par la législation.....	55
Chapitre II. L’adaptation de la chaîne du transport aux nouvelles exigences.....	68
CONCLUSION.....	83

TABLE DES ABREVIATIONS

ASC	Asian Shippers' Council
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CCE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CINS	Cargo Incident Notification System
CJUE	Cour de justice de l'Union Européenne
CSC	Container Safety Convention
CSM	Comité de la sécurité maritime
CTU	Code of practice for packing of cargo transport units
DSC	Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers Sub-Committee
ERP	Enterprise Resource Planning
ESC	European Shippers' Council
EVP	Equivalent vingt pied
EXW	Ex works (Incoterms)
FCA	Free carrier (Incoterms)
FCL	Full container load
FOB	Free on board (Incoterms)
IAPH	International Association of Ports and Harbors
ICC	International Chamber of Commerce
ICS	International Chamber of Shipping
IMB	International Maritime Bureau
ISO	International Organization for Standardization
ITF	International Transport Workers' Federation
LCL	Less container load
MSC	Maritime safety committee
NVOCC	Non-vessel operating common carrier
OEA	Opérateur Economique Agréé
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
SOLAS	Safety of Life at Sea
UE	Union Européenne
VGM	Verified gross mass
WSC	World Shipping Council

INTRODUCTION

« Notre seule sécurité réside dans notre capacité à changer. »

John Lilly

« Lorsqu'on ne sait pas vers quel port on navigue, aucun vent n'est le bon. »

Sénèque

Le Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'Organisation maritime internationale (OMI) en mai 2014 a approuvé des modifications de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) concernant une vérification obligatoire du poids des conteneurs. Cette initiative, était préconisée par le World Shipping Council (WSC) depuis plusieurs années afin de prévenir les accidents et les pertes de conteneurs en mer. Le sous-comité sur les marchandises dangereuses, les cargaisons solides et les conteneurs (DSC) a confirmé ces modifications et son rapport a été adopté par le CSM en novembre 2014. Depuis, beaucoup de questions – notamment d'ordre juridique – se posent autour de ces mesures destinées à renforcer la sécurité maritime.

L'exigence faisant la vérification de poids du conteneur une condition pour le chargement au navire deviendra juridiquement contraignante le 1er juillet 2016. De nombreuses organisations, voir même des pays, ne se sont pas encore préparés à cet important changement aux niveaux des opérations mondiales avec les conteneurs¹. Lors de la conférence Intermodal Europe 2015, Philippe Beaujean, responsable du développement commercial chez DP World Antwerp, a décrit la perspective de la pesée des conteneurs comme « un cauchemar »². C'est ainsi que l'idée nous est venue d'étudier les implications juridiques de cette révision importante de la Convention SOLAS.

¹ Un sondage auprès des entreprises de transport maritime (43% des transitaires, 16% des compagnies maritimes, 12% des NVOCC, 22% des chargeurs, 1% des terminaux) effectué par l'entreprise INTTRA en octobre 2015 a révélé que 66% des sondés ont prévu une perturbation modérée ou majeure dans l'industrie, tandis que seulement 30% croient que leurs sociétés et leurs clients seront prêts pour la mise en œuvre de la nouvelle règle. [En ligne] <http://www.intra.com/solas/vgm/survey-results-2015?msc=intpr>

² Mike Wackett, « Culture change required to avoid chaos from container weighing rule », *The Loadstar*, 26.11.2015.

Le transport maritime est associé à un grand nombre d'accidents et de risques causés par les dangers de la mer. Dans un contexte de gigantisme qui affecte les navires porte-conteneurs, de leur exploitation de plus en plus tendue, de la réduction de la taille des équipages et d'autres facteurs négatifs, éliminer complètement l'impact des risques maritimes ne semble pas possible³. Ces circonstances contribuent à l'émergence de menaces réelles pour le transport maritime. Selon le Register of Shipping « Lloyd » et les sondage du WSC la flotte mondiale des navires perd chaque année environ 1500 conteneurs (soit à la suite de la perte réelle, soit en raison de leur destruction complète, à savoir des dommages graves quand une réparation devient non rentable). Presque un navire sur trois rentre au port après un long voyage avec la coque, de l'équipement ou de la cargaison endommagée, des machines en panne ou abîmée.

La construction de chaque navire nécessite un énorme investissement dont le montant accroît toujours à cause de l'amélioration constante des machines de navigation⁴. La perte d'un navire moderne peut vite se transformer en une catastrophe financière, même pour les plus grandes sociétés propriétaires de navires pour ne pas mentionner les sociétés propriétaires de 2-3 navires. Les risques de transport maritime obligent à chercher des nouvelles méthodes pour minimiser les possibilités des dommages pour le système de transport et son environnement.

Basé sur le nombre d'accidents ainsi que sur des données concernant les causes des accidents, obtenus pendant les enquêtes dans les pays-membres, les comités de l'OMI accordent une attention constante aux problèmes de la sécurité de la navigation internationale. La Convention SOLAS, signée par les 171 pays représentant 99% du tonnage maritime mondial, est un des accords internationaux les plus importants sur la sécurité des navires marchands. Elle régit tous les aspects de la navigation : de la construction des navires jusqu'au transport des marchandises dangereuses. De nouvelles règles, plus strictes, ont été proposées par le Danemark dont les experts ont élaboré des normes précises concernant la déclaration du poids des conteneurs.

³ Paul Tourret, « Conteneurs et porte-conteneurs : nouvel enjeu de la sécurité maritime », Note de synthèse n° 99 de l'ISEMAR, novembre 2007.

⁴ Allianz Global Corporate & Specialty, Global Claims Review 2014, p. 36. [En ligne] <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Claims%20Trends/AGCSGlobalClaims-Marine.pdf>

L'initiative a été supportée par les États-Unis et plusieurs associations professionnelles comme le Baltic and International Maritime Council (BIMCO), l'Association internationale des ports (IAPH), la Chambre internationale de marine marchande (ICS), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Ces mesures sont une nouvelle étape du développement des règles internationales et en font un des changements les plus importants pour l'industrie du transport depuis l'apparition de la conteneurisation.

*« 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 »*⁵ aujourd'hui est le type le plus commun d'emballage de transport. Il est connu comme le moyen le plus sûr et pratique pour la livraison de cargaisons diverses. La « boîte en acier » assure la protection des marchandises transportées, cela revêt une importance particulière lorsqu'il faut transporter du matériel informatique et des produits à haute valeur ajoutée. Grâce à la grande capacité du conteneur, l'expédition est moins chère, la mécanisation du chargement et du déchargement accélère et réduit également le coût du service. Le développement des conteneurs spécialisés avec un large éventail de types, tailles et configurations permet la conteneurisation de la plupart des marchandises.

Cette « révolution » dans l'emballage a rendu possible une intégration des différentes composantes du système de transport connue sous le nom de transport multimodal. La multimodalité peut être définie comme le transfert des conteneurs standardisés par au moins deux modes différents de transport dans les livraisons de type « porte-à-porte ». Ce concept contraste avec le système de transport conventionnel segmenté dans lequel chaque mode de transport fonctionne de manière indépendante. Il convient de noter que la chaîne du transport implique non seulement l'interdépendance mais aussi la responsabilité intégrée de ses acteurs. Étant donné que le changement de normes internationales relatives au mouvement des conteneurs affecte tous les acteurs à la livraison, dans cette étude nous proposons d'analyser le

⁵ Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs, 2 décembre 1972, art. 2.

problème du poids pour l'industrie maritime sans oublier les autres modes de transport.

Le problème de la conteneurisation dans le droit maritime n'est pas nouveau. Même dans les conditions de stagnation économique, la circulation des conteneurs augmente plus vite que la croissance globale du chiffre d'affaires⁶. Ce développement a rendu la fraude plus facile, en particulier à l'égard des produits restreints ou prohibés. Si avant l'introduction du conteneur dans le transport maritime dans les années 1960, un capitaine de navire connaissait parfaitement les cargaisons à bord de son navire, aujourd'hui la situation a totalement changé.

Le conteneur est chargé et scellé souvent loin du port, le capitaine ne voit qu'un morceau de papier, car l'ouverture de chaque boîte est impossible. Les transporteurs ne peuvent que compter sur les déclarations des chargeurs. Par conséquent, certain nombre des questions importantes liées en premier lieu à la sûreté des conteneurs (après les attentats du 11 septembre) ont reçu une attention considérable dans les études récentes⁷. Dans le même temps, le problème de la sécurité du transport en conteneurs reste très peu étudié dans la doctrine.

Les chargeurs de marchandises doivent déclarer le contenu et le poids des conteneurs avant l'expédition. La fausse déclaration survient lorsque le poids réel diffère de l'information fournie. Cette pratique peut être intentionnelle ou accidentelle. Malgré la tarification par conteneur, la surcharge au-delà du poids déclaré peut réduire les coûts de transport pour le chargeur. Les chargeurs préfèrent souvent rester dans les limites imposées par le transport routier ou ferroviaire et éviter les tarifs plus élevés pour le chargement LCL (*less container load* ou les conteneurs de groupage) d'une partie de la cargaison. En ce qui concerne la douane, le but peut être de minimiser des droits et des taxes d'importation calculés sur le poids ou échapper aux restrictions quantitatives des quotas attribués aux importateurs. En outre, les exportations non

⁶ Reviews of Maritime Transport 2013-2015, UNCTAD/RMT/2015, United Nations Publication.

⁷ Voir Michele Acciaro, Patrizia Serra, « Maritime Supply Chain Security: A Critical Review », *IFSPA 2013: Trade, Supply Chain Activities and Transport: Contemporary Logistics and Maritime Issues*, pp. 636-651.

[En ligne] <http://www.icms.polyu.edu.hk/Proceedings/Proceedings%20of%20IFSPA%202013.pdf>

Benjamin Hauteouverture, Bernard Sitt, « Sécurité des conteneurs. Pour un Code de conduite multilatéral », *Annuaire français de relations internationales*, volume VIII, 2007, pp. 668-688.

déclarées sont à l'origine du marché « gris » non soumis aux taxes dans le pays de destination.

A son tour l'indication de la quantité et du poids supérieur à la réalité permet de bénéficier indûment d'un remboursement de la TVA sur les exportations. Les fraudes avec les lettres de crédit et les indemnités d'assurance sont aussi possibles⁸. Sinon, le poids peut être soit mal estimé par le chargeur, c'est-à-dire ne pas inclure le poids de tare et de bois d'arrimage, soit tout simplement mal communiqué⁹. Il ne faut pas oublier que le poids détermine des limites d'indemnité du transporteur. Le déficit en poids du conteneur litigieux à l'arrivée peut poser des problèmes pour le transporteur, mais de façon générale l'attention se concentre surtout sur la surcharge excessive qui nuit aux systèmes de transport.

La notion du « surpoids » comporte les connotations différentes qui ne sont pas nécessairement mutuellement exclusives¹⁰. En premier lieu il considère qu'un conteneur est en « *overweight* » si sa masse brute (la tare de conteneur et le poids de la cargaison, y compris l'arrimage et l'emballage) dépasse un maximum autorisé pour ce type conteneur, la situation déterminée par le Code CTU comme la « surcharge »¹¹. L'opinion largement répandue (malheureusement même parmi les professionnels) que dans un conteneur de 20 pieds il est possible de transporter 20 tonnes et 40 tonnes dans celui de 40 pieds ne correspond pas du tout à la réalité.

La boîte standard de 20' peut être chargée jusqu'aux 24 tonnes, mais pour le fret lourd (les bobines d'acier etc.) il existe les conteneurs renforcés : 20' HPL (*heavy payload*) la capacité desquels peut atteindre 28 tonnes. Dans le 40' on peut charger à peu près 30 tonnes. En outre, il faut prendre en compte la limite du chargement par mètre carré. La cargaison extrêmement dense peut surcharger une petite zone d'un

⁸ Antton Loinaz Orube, "Cargo Frauds", *Bulletin d'information de la Chambre de commerce Internationale du Mexique*, n° 37, 2002. [En ligne]

<http://www.iccmex.mx/uploads/galerias/0b7e6f9e6721194539fc28d7a0cc8a07e2bc27bd.pdf>

⁹ Murray King, "The problem of misdeclared container weight", *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14.09.2015, p.5.

¹⁰ « La sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs », Organisation internationale du Travail, Département des activités sectorielles, Genève, *BIT*, 2010, pp. 40-43. [En ligne] http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_161407.pdf

¹¹ Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (CTU), 2014.

plancher du conteneur et le faire s'écrouler. Donc la mauvaise répartition du poids crée également de graves problèmes. Ce sujet relève d'un mauvais empotage du conteneur, c'est pourquoi pour notre recherche on va se limiter au cas de la masse brute totale déclarée de façon erronée.

Les capacités de la charge pour les conteneurs sont établies par les normes ISO 1496 (International Organization for Standardization) ainsi que la Convention sur la sécurité des conteneurs de 1972 (CSC) et sont indiquées sur leurs portes. Cependant, même si le chargement ne va pas au-delà de la capacité maximale, il n'en est pas moins vrai que selon les diverses législations le poids des conteneurs peut dépasser les limites admissibles pour les autoroutes, les ponts, les voies ferrées ou la capacité des grues et des portiques. Ainsi le surpoids présente un risque non seulement pour les navires et les travailleurs de l'industrie, mais pour l'équipement et la fiabilité opérationnelle. La fausse déclaration du poids conduit à des coûts d'exploitation plus élevés et provoque la défaillance de l'infrastructure.

Ensuite, la masse combinée de la cargaison et de l'engin de transport peut tout simplement être supérieure au poids déclaré par le chargeur et indiqué sur le manifeste, dans les documents de transport et d'expédition. La situation inverse quand un poids réel est inférieur au poids déclaré est plus rare mais aussi possible. Le Bureau maritime de la Chambre de Commerce internationale a récemment rapporté un cas inhabituel où le poids de la tare du conteneur a été falsifié, ce qui le fait sembler plus lourd. En conséquence, le poids de la cargaison de ferraille d'aluminium enregistré sur le connaissement était inférieur au poids réel¹². Toutefois même si les conséquences de ces définitions du poids inexact sont différentes, tous ces scénarios représentent un problème pour la sécurité des opérations de transport.

Pendant de nombreuses années les conteneurs en surpoids restaient l'objet de la préoccupation des administrations et notamment des acteurs de l'industrie de transport. Aujourd'hui les conditions du travail ont changé en raison de la transition vers les nouvelles méthodes de gestion des transports. Pour augmenter la rentabilité, les porte-conteneurs sont construits de plus en plus grands, donc les informations

¹² International Chamber of Commerce, Commercial Crime Services, 12.11.2014. [En ligne] <https://icc-ccs.org/news/1034-imb-unveils-container-weight-fraud-case>

précises sur le poids des marchandises ont une importance critique pour la structure et la stabilité du navire, c'est-à-dire pour l'équipage et les autres marchandises à bord. Selon les statistiques de la compagnie d'assurance TT Club qui couvre plus de 80% de tous les conteneurs maritimes et qui est également impliquée dans le projet de la révision de la Convention SOLAS, environ 10% de toutes les réclamations relatives aux dommages des marchandises pendant les cinq dernières années sont attribuées à une indication inexacte du poids du conteneur ou un emballage insuffisant, ce qui représente un coût de 41 millions de dollars US¹³.

Dans les cas les plus graves les transporteurs maritimes rapportent que la quantité des conteneurs en surpoids ou incorrectement déclarés peut aller jusqu'à 10% du fret total à bord d'un navire. Certains transporteurs déclarent qu'il n'est pas rare que la différence entre le poids déclaré par le chargeur et la charge réelle se situe entre 4-7%¹⁴. Le problème de la fausse déclaration du poids ne fait que croître, car dans les conditions de baisse du trafic des marchandises¹⁵, la pression concurrentielle entraîne souvent que les acteurs de la chaîne du transport ferment les yeux sur la sécurité¹⁶. Ainsi, cette situation pose un grave problème sur le développement de la sécurité de la navigation.

Dans la conjoncture actuelle du ralentissement du commerce mondial et de la baisse du trafic maritime¹⁷ apparaissent des exigences plus élevées pour les services de transport basées sur les principes de la logistique « juste à temps » et « coût-efficacité ». Le principe général du choix du transport est sa compétitivité. La question prioritaire est sa fiabilité. Si l'activité du transport international est soumise à une variété de risques, y compris juridiques, il est essentiel d'avoir une compréhension claire et précise de l'objet et des effets des règles régissant divers aspects du transport maritime dans le droit international.

¹³ TT Club Trading update, September 2015.

[En ligne] <http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Documents/MidYearReview2015.pdf>

¹⁴ The public statement of World Shipping Council and International Chamber of Shipping. [En ligne] http://www.worldshipping.org/public-statements/Solving_the_Problem_of_Overweight_Containers_For_Release.pdf

¹⁵ Import/Export Report 2015, Container Statistics. [En ligne] <https://www.containerstatistics.com>

¹⁶ L'organisation CINS (Cargo Incident Notification System) a montré que les incidents relatifs à la fausse déclaration de poids avaient augmenté de façon significative au cours de 2013 et représentaient 24% de tous les accidents.

¹⁷ Selon la revue Alphaliner en 2015 la flotte des porte-conteneurs inactifs a dépassé 1 million d'EVP depuis 2010.

La question de la vérification du poids des conteneurs et son impact sur le commerce maritime semblent particulièrement intéressants à la lumière de la modification récente de la Convention SOLAS. L'étude des complexités de la législation révisée aura pour objectif d'apporter des éléments de réponse à la question suivante : comment a-t-elle changé le régime de la responsabilité juridique des acteurs de la chaîne du transport conteneurisé après la décision de l'OMI ? Cette problématique permet de montrer l'interaction du droit international, de la réglementation nationale et les moyens d'élimination de l'incertitude juridique, d'où l'intérêt pratique de notre recherche pour les juristes. De plus, mon travail peut attirer l'attention de tous les opérateurs dans la chaîne d'approvisionnement internationale et des assureurs du transport multimodal.

On va donc examiner les implications juridiques du nouveau système de contrôle du poids des conteneurs sous la Convention SOLAS. Dans un premier temps nous étudierons le cadre juridique relatif à la vérification du poids (Partie I). Dans un second temps on examinera les obligations légales des participants et les limites de leur responsabilité (Partie II).

PARTIE I : LE CADRE JURIDIQUE DE LA VERIFICATION DU POIDS DES CONTENEURS

Il est généralement admis qu'environ 80% du commerce mondial est effectué par mer¹⁸. Aujourd'hui le niveau de la conteneurisation dans le monde est de 50-60% du transport total de marchandises sèches¹⁹. Si on regarde ce chiffre uniquement pour les marchandises générales, la quasi-totalité des cargaisons est transportée par conteneurs, en utilisant plus d'un mode de transport. Pour une navigation efficace la sécurité représente un enjeu principal. L'objectif du maintien de la sécurité de la navigation est un fonctionnement stable et sécurisé de l'industrie, la protection des intérêts publics et des intérêts des consommateurs de services de transport, ainsi que la préservation des infrastructures du transport maritime.

Dans les conditions de développement du transport multimodal, il est impossible de sous-estimer le rôle du droit, y compris du droit maritime, pour assurer le respect des règles du fonctionnement des transports. Au fil des dernières années sous l'égide de l'OMI, il a été élaboré et adopté un nombre important de codes et de règles concernant la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution. Toutefois, la réglementation internationale n'a pas réussi à suivre les changements dans l'industrie du transport et seul le nombre significatif d'accidents liés à la déclaration inexacte du poids des conteneurs a contribué au resserrement des exigences par rapport aux opérateurs de transport dans le cadre de la Convention SOLAS.

Pour proposer une analyse aussi cohérente que possible du nouveau système de contrôle du poids, dans un premier temps il faut définir les dimensions du problème (Chapitre I) et présenter comment cette initiative législative affectera les opérations dans la chaîne du transport (Chapitre II).

¹⁸ Review of Maritime Transport 2015, UNCTAD/RMT/2015, United Nations Publication, p. 22.

¹⁹ Jason Chiang, "Outlook of global container port market with a focus on Asia", Drewry Maritime Advisors, 2013, p. 8. [En ligne] <http://blog.scmap.org/wp-content/uploads/2013/02/06-Jason-Chiang-Senior-Manager-Drewry-Shipping-Consultants-Singapore.pdf>

Chapitre I. Les dimensions du problème de la fausse déclaration du poids

Les risques existant pour les différents types des transports à cause de la fausse déclaration du poids (Section 1) ont contribué au lancement de pistes d'action de l'OMI pour pallier à cette situation (Section 2).

Section 1. Les risques significatifs pour les transports

Le problème de la déclaration inexacte du poids pour l'industrie du transport implique un large éventail d'intervenants : les lignes maritimes et les manutentionnaires portuaires (I), les entreprises de camionnage et les transporteurs ferroviaires (II).

I. Le transport maritime

Le transport maritime est lié aux risques relativement élevés menaçant la vie et la santé des équipages et se résultent en avaries des navires, l'endommagement des marchandises et d'autres biens, la dégradation de l'environnement. Dans ce paragraphe il s'agit de mettre en lumière les dangers en mer provoqués par le surpoids des conteneurs (A) ainsi que les conséquences concernant l'infrastructure portuaire (B).

A. Les accidents en mer

Les statistiques montrent une tendance constante à la hausse du nombre d'accidents en mer. Les plus graves attirent l'attention des pouvoirs publics et interpellent les autorités législatives reliées aux organisations internationales. La raison pour laquelle le WSC a engagé une action visant à modifier les règles de l'OMI, fut l'incident survenu en janvier 2007, lorsque le cargo « MSC Napoli » fit naufrage au large des côtes de la Grande-Bretagne. Les experts ont considéré comme l'une des raisons du naufrage des conteneurs en surpoids. La masse de 137 de 660 récipients (20% transportés sur la pontée et non endommagés par l'eau) était à minima trois tonnes

au-dessus ou au-dessous que celle énoncée dans le manifeste du navire. La valeur indiquée pour le sauvetage se situe entre 300 et 400 millions US dollars²⁰. « Le transport par conteneurs est le seul secteur de l'industrie dans lequel le poids de la cargaison n'est pas fiable²¹» a déclaré le rapport d'expertise.

Les données de l'organisation CINS et des compagnies d'assurance confirment que cela n'est pas le seul cas dans la pratique maritime quand les navires « souffrent » à cause du poids incorrectement spécifié. L'incident avec « P&O Nedlloyd Genoa » en janvier 2006 a conduit à une déstabilisation des piles de conteneurs produisant leur chute avec l'effet de domino et la perte des marchandises. On peut citer également le chavirement du « Deneb » en juin 2011 pendant le déchargement à Algésiras en Espagne qui a révélé que 16 sur 168 boîtes n'étaient pas chargées comme initialement prévu. Le poids total réel de ces 16 conteneurs était 4 fois plus élevé que leur poids déclaré²².

Il n'existe pas de données précises pour indiquer le nombre de conteneurs qui ont été surchargés ou à quel moment leur poids a été mal déclaré, mais le problème se pose presque toujours dans une certaine mesure. Sur les certaines routes géographiques la situation se fait plus ressentir. Le Sénat australien, en commentant la situation dans son ensemble, invoque un témoignage des douanes et d'autres autorités du pays et constate qu' « environ 80 % des expéditions provenant de pays en développement comportent des déclarations inexactes »²³. Cette tendance représente un risque évident pour les marins et nous amène à nous interroger sur d'autres conséquences possibles.

Une flotte moderne de navires spécialisés pour le transport de marchandises en conteneurs a apporté un succès économique formidable ainsi que des nouvelles complexités. Le caractère unique du transport maritime des conteneurs consiste à les empiler sur plusieurs étages sur le pont des navires. Tous les éléments : la coque, les

²⁰ Le rapport 2015, ACE European Group Limited.

[En ligne] <https://www.acegroup.com/assets/attachments/ace-marine-global-final.pdf>

²¹ Rapport 9/208 sur l'enquête de la défaillance de la structure de "MSC Napoli", U.K. Marine Accident Investigation Branch, 2008, p. 42.

²² IMO DSC17/INF.5, Élaboration de mesures visant à prévenir la perte de conteneurs, 27 juillet 2012.

²³ Andrei Cristian, "Overweight containers, a serious threat for ships safety", *Constanta Maritime University Annals*, Vol. 16, 2011, p. 11.

conteneurs et les moyens de fixation forment un ensemble à la limite de la résistance. Autrement dit, une garantie de sécurité est déterminée par la résistance du système dans des conditions de navigation extrêmes. Le schéma technologique du chargement détermine le centre de gravité et la stabilité du bâtiment. Les critères minimaux de la stabilité pour différents types de navires sont inclus dans la Résolution A749 (18) *Code on Intact Stability for All Types of Ships Covered by IMO Instruments*. « *Le manuel d'assujettissement de la cargaison, tel que décrit dans la circulaire MSC/Circ.745 de l'OMI, doit être détenu à bord des navires neufs, y compris les navires porte-conteneurs cellulaires, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et à bord de tous les navires neufs transportant des marchandises dangereuses*²⁴ ». Ce manuel contient des informations sur la façon d'arrimer et de sécuriser les conteneurs et sur les limites du poids et de la résistance des piles.

En 1991, l'Organisation Maritime Internationale a adopté un *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing* qui dispose que « *le capitaine devrait être pourvu des informations suffisantes sur la cargaison pour que l'arrimage puisse être correctement planifié pour la manutention et le transport*²⁵ ». Quand une réservation de transport est acceptée, l'expéditeur fait parvenir à la compagnie maritime le poids estimé de la charge. Le transporteur transmet ces informations au manutentionnaire pour la planification. Même si en vertu de l'uniformité des boîtes, la solution semble plus facile, le *ship-planner* doit résoudre le problème complexe de l'arrimage en conformité avec des schémas et des recommandations technologiques qui sont souvent en contradiction avec les exigences commerciales du prochain voyage. La règle générale est que des contenants plus lourds restent sur la pontée ou en cales et ceux qui sont plus légers en haut. Cependant, les escales suivantes déterminent l'emplacement privilégié des conteneurs. Le mauvais établissement du plan de chargement engage la responsabilité à la fois du transporteur et du manutentionnaire²⁶.

En prenant une décision responsable à propos de la possibilité de déplacer des conteneurs lourds dans les niveaux supérieurs, le capitaine et son second agissent

²⁴ Arrêté du 6 juin 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, art.2.

²⁵ Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, 2011, Chapitre 1, art. 1.9.2.

²⁶ CA Rouen 26 janv. 2012, *Canmar pride*, DMF 2012, 832, obs. C. de Cet Bertin.

selon leurs expériences et leurs intuitions. Les études récentes de chercheurs américains confirment que 75-96% des accidents survenus en mer sont associés aux erreurs humaines. A notre avis, ici il faut inclure les erreurs des chargeurs qui résultent en « décisions fondées sur des informations insuffisantes²⁷» et, par conséquent il en découle une mauvaise gestion des risques.

Le poids des conteneurs est important car les informations erronées peuvent conduire à l'effondrement des piles et les conteneurs peuvent tomber à l'eau. L'échec dans le plan de chargement ne conduit pas toujours à la destruction du navire ou la perte des conteneurs mais il peut engendrer une déformation à la fois des récipients et des moyens de fixation, ou même des éléments de la coque. Ceux-ci sont accompagnés par des dépenses supplémentaires pour l'armateur et les ayants droit des marchandises. Donc, la bonne disposition de la cargaison augmente la durée de vie des conteneurs et des moyens de fixation, ainsi que la sécurité de l'expédition maritime.

Il ne faut pas oublier l'effet négatif de la surcharge sur l'efficacité économique des navires à cause de la consommation de carburant excessive qui à son tour engendre des émissions de CO₂ dans l'atmosphère plus élevées. Les conteneurs perdus en mer représentent aussi un risque significatif pour l'environnement²⁸ et pour la navigation en général. En outre, la taille des navires a été considérablement augmentée. Les plus grands porte-conteneurs modernes, comme le Triple E-classe de Maersk, réduisent les coûts de transport mais posent un défi financier pour les assureurs en raison de leur valeur et des conséquences étendues en cas de sinistre. La catastrophe la plus grande de ces dernières années est un accident survenu au porte-conteneurs « MOL Comfort » dont la capacité de charge est de 8000 EVP (équivalents vingt pieds) dans l'océan Indien en juillet 2013. Le vaisseau s'est brisé en deux. Malgré plusieurs tentatives il n'a pas été possible de récupérer le navire. L'accident a entraîné la perte

²⁷ Anita M. Rothblum, "Human Error and Marine Safety", U.S. Coast Guard Research & Development Center, 2002, p.8 [En ligne]

http://bowles-langle.com/wp-content/files_mf/humanerrorandmarinesafety26.pdf

²⁸ La résolution 1/08 de KIMO (Organisation internationale des autorités locales de l'environnement), 2008. [En ligne]

http://www.waddensea-forum.org/images/archive/meetings/WG-Ship/Ship%20Studies/KIMO-Resolution_Container.pdf

totale du navire et plusieurs milliers de conteneurs pour 523 millions US dollars²⁹. Le rapport sur les raisons de l'accident a montré qu'elle était en surcharge et cela a contribué à l'accident.

Le transport de marchandises par voie maritime ne se limite pas au processus de la navigation. Il est strictement lié aux opérations qui ont lieu dans les ports et pendant le pré et post-acheminement. Avant d'étudier les transports terrestres, on verra brièvement les préoccupations de l'industrie portuaire.

B. Les accidents dans le port

En l'absence de définition juridique précise de port maritime³⁰, il nous semble judicieux de souligner les dires de Daniel Caminade, ingénieur et maître de conférences à l'Université du Havre, qui caractérise le port de commerce maritime comme « un maillon de la chaîne de transport qui permet d'assurer le passage d'un mode de transport maritime à un mode de transport terrestre, voire un autre mode maritime via le transbordement entre lignes³¹ ». Selon Eurostat, en 2013 les ports de l'Union Européenne (UE) ont traité 86 560 000 EVP. L'augmentation du nombre des conteneurs transportés et stockés a rendu nécessaires un développement et une adaptation des terminaux à conteneurs. L'industrie portuaire et les entreprises de manutention sont confrontées aux exigences croissantes des compagnies maritimes en matière de productivité, de flexibilité et de services en insistant en même temps sur des coûts plus bas.

En décembre 2011, l'Association internationale des Ports (IAPH), qui a un statut consultatif devant l'OMI, a rejoint le WSC pour encourager la modification de la Convention SOLAS et exiger la vérification d'un poids réel comme une condition pour le chargement de conteneur à bord d'un navire. Début 2012, le Comité de la sûreté et de la sécurité de l'IAPH a organisé un sondage auprès des membres afin de déterminer les mesures actuellement en place pour la gestion des conteneurs en

²⁹ Allianz Global Corporate & Specialty, Global Claims Review, 2014, p 17.

³⁰ Laurent Bordereaux, « Le service public portuaire français », Université La Rochelle, France, 08.11.2004. [En ligne] <http://www.estudiovillano.com/archivos-estudio-villano-abogados/estudio-villano-le-service-public.pdf>

³¹ Daniel Caminade, « Principes d'implantation et d'aménagement des ports maritimes », *Techniques de l'ingénieur. Construction*, vol. CB2, n° C4630, 1995, p. 1.

surpoids ou incorrectement déclarés. La plupart des répondants (91%) ont signalé un risque d'accidents sur les terminaux³². L'IMO, dans ces rapports, nous donne de nombreux exemples. En juin 2010 à Longoni au Brésil, un *reach stacker*³³ a été renversé et endommagé de façon irréversible. Le poids réel du conteneur, il était bien au-delà du poids brut déclaré. À Beira, Mozambique, en 2011 un conteneur a chuté sur un navire porte-conteneurs. L'enquête a révélé que le poids a été déclaré à 25 tonnes mais la cargaison pesait 46 tonnes. Dans le même temps en Australie un récipient a surchargé la grue et percuté un quai³⁴.

Cette situation représente pour les manutentionnaires portuaires de toute évidence une menace pour la vie et la santé des dockers lors du chargement ou du déchargement dans les ports. À cela s'ajoute l'usure prématurée des infrastructures portuaires, les renversements des véhicules, les pannes des grues et les chavirements des navires. La méconnaissance du poids dans le port provoque de même qu'en mer l'effondrement des piles et l'endommagement possible d'autres marchandises. On peut citer l'incident avec un navire « Husky Racer » dans le port de Bremerhaven le 2 octobre 2009. À l'arrivée les conteneurs sur le pont ont été désarrimés : 26 boîtes étaient renversées, 18 perdues en mer.

Pour prévenir les risques de la manutention portuaire, le Bureau international du travail (BIT) a introduit en 2003 *le Recueil des directives pratiques sur la sécurité et la santé dans les ports* qui rappelle que « *les conteneurs dont le poids dépasse le poids brut maximal autorisé indiqué sur leur plaque d'agrément aux fins de la sécurité ou la capacité de levage de l'équipement de manutention ne devraient pas être manutentionnés*³⁵ ». Néanmoins, ce texte n'a pas été légiféré mais apparaît seulement comme une recommandation d'organisation du travail à quai.

Si la surcharge est découverte par le personnel portuaire, les retards de la livraison seront imminents pour tous, y compris les expéditeurs avec un poids correctement

³² Rapport de l'enquête sur les conteneurs en surpoids ou mal déclarés dans les ports, IAPH, 2012, p.4.

³³ Le "reach stacker" est une grue automobile équipée d'un dispositif de levage frontal lui permettant de déplacer les conteneurs.

³⁴ IMO DSC17/INF.5, Élaboration de mesures visant à prévenir la perte de conteneurs, 27 juillet 2012.

³⁵ Recueil de directives pratiques du BIT sur la sécurité et la santé dans les ports, Geneva, 2005, art. 6.3.3.

déclaré. Il est possible que le port particulier n'ait pas d'équipement d'une capacité de levage suffisante pour le déchargement. Les accidents (panne du portique, échauffement des moteurs électriques de levage etc.) sur le terminal portuaire, pourraient se traduire dans l'effet négatif sur l'intégrité du calendrier des départs de navires. D'ailleurs, dans un port de commerce, le transporteur est un tiers auquel les autorités portuaires se tournent en premier lieu en dépit du fait que le transporteur n'a pas la possibilité d'inspecter tous les conteneurs. En cas d'avarie, les frais de traitement peuvent monter rapidement pour certains services et selon certaines juridictions, par exemple, aux États-Unis.

En tant qu'interface entre les voies navigables et les transports terrestres, les autorités portuaires doivent coopérer avec ces deux industries pour assurer la sécurité du transport. Les manutentionnaires supposent que « peser un conteneur au moment de son arrivée sur le terminal est trop tardif, car le plan de chargement a déjà commencé³⁶ ». Aussi bien, même si les opérateurs des terminaux organisent dans les ports des systèmes de pesage, il existe toujours un risque pour la sécurité des transports terrestres alors qu'ils sont réalisés à partir des installations de chargeurs vers les terminaux de chargement.

II. Les transports terrestres

Le poids a une importance primordiale pour le pré et post-acheminement des conteneurs maritimes vu qu'ils s'opèrent en début et fin de toute chaîne de transport transcontinentale. L'entreprise de camionnage doit savoir la masse de la cargaison en choisissant un type de remorque adapté pour un transport sécurisé. Le poids de conteneur admissible dans la plupart des pays européens est environ de 20 tonnes. Cela correspond à la charge maximale par essieu du véhicule. Il n'y a pas de problème avec le transport des marchandises pesant entre 20 et 26 tonnes. Pour les conteneurs de plus de 26 tonnes, les transporteurs routiers doivent obtenir une autorisation spéciale préalable³⁷, donc dans ce cas, il faut communiquer ces informations au transporteur dès que possible afin d'éviter la perte de temps.

³⁶ Michel Neumeister, « Poids des conteneurs : à la recherche d'une méthodologie », *Le Journal Marine Marchand*, n° 4964, 30.01.2015, p. 10.

³⁷ Code de la route, art. R 433-1.

Les limites de la charge totale du véhicule en fonction du nombre d'essieux dans l'UE sont déterminées par la directive n° 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. D'après Frédéric Letacq, cette directive établit un minimum autorisé mais les dispositions nationales peuvent varier selon les pays³⁸. En France, avant la dernière modification de la directive en avril 2015³⁹, le Code de la route avait prévu un régime plus favorable pour le transport routier.

Pour le transport ferroviaire les limitations de la charge par essieu sont plus élevées et vont jusqu'à 32 tonnes (aux États-Unis) sur les lignes dédiées au trafic fret. Au niveau européen, la limitation est de 20 ou 23 tonnes selon les lignes, d'où l'on peut conclure que le transport ferroviaire est plus solide et moins exposé aux risques de surcharge. D'un autre côté, cette résistance donne la possibilité d'un double empilement, mais plusieurs conteneurs ne sont pas autorisés, s'ils entraînent une trop forte charge par essieu. En plus, un train qui a dépassé sa masse brute pourrait se trouver avec une puissance réduite et en s'arrêtant provoquer des retards graves sur une ligne avec des coûts énormes.

Dès lors que le poids réel du conteneur excède un poids maximal autorisé il se trouve en situation de surcharge. La surcharge est un facteur qui entraîne la dégradation du revêtement des routes et l'usure des voies ferrées. Cela engendre des coûts de remise à niveau très élevés pour les collectivités. La responsabilité du transporteur peut être engagée en cas d'accident sur la route ou le chemin de fer vu qu'on ne sait jamais comment va se comporter un véhicule surchargé dans des situations critiques (le freinage brusque, les virages serrés, etc.). L'excès de poids accroît la possibilité d'un déséquilibre et le risque de renversement des véhicules. Les moyens de transport souffrent de la détérioration des châssis de camions ou de l'endommagement des wagons et les propriétaires sont tenus de supporter le coût de maintenance.

³⁸ Frédéric Letacq, « La circulation à 44 tonnes en France ». *Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports et de la logistique*, Rouen : Institut du droit international des transports, n° 65, 2013. [En ligne] <http://www.idit.asso.fr/revue/documents/UNedu65.pdf>

³⁹ Directive (UE) 2015/719 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2015.

Le transporteur n'est pas tenu de procéder à la vérification du poids⁴⁰ mais les conteneurs peuvent être pesés à tout moment par les autorités locales (autorités portuaires, les agents des douanes, la police). L'infraction de la réglementation des transports est punie par des amendes qui peuvent être très élevées. De surcroît, un dépassement de poids autorisé sur la route de plus de 5% peut donner lieu à l'immobilisation du véhicule jusqu'à la mise en conformité. Dans le cas de mise en danger de la vie d'autrui il est prévu une sanction pénale : l'emprisonnement⁴¹. Il faut souligner que les règles pénalisent tant le fonctionnement d'un véhicule en surpoids que le chargement, donc le donneur d'ordre est passible d'amendes parallèlement au transporteur⁴², y compris du fait d'une fausse déclaration de poids donnée à ce dernier⁴³. Dans tous les cas le transporteur peut se retourner contre l'expéditeur pour demander le remboursement.

Ce qui précède indique que l'industrie du transport est très sensible par rapport au problème du poids, c'est pourquoi on ne peut ignorer l'impact des risques réglementaires lié à la modification du cadre législatif de l'OMI qui en effet concerne tous les secteurs interdépendants.

Section 2. Les modifications apportées au régime actuel par l'OMI

La marine marchande est l'une des industries les plus réglementées avec un grand nombre d'organisations responsables de différents aspects de la sécurité. Cependant, le principal organe, l'OMI, formé en 1948, en tant qu'organisme des Nations Unies, a beaucoup encouragé la réglementation internationale à se développer. Il est alors utile d'analyser l'efficacité des normes concernant notre sujet qui existent sous plusieurs juridictions (I), pour aborder ensuite une nouvelle approche réglementaire de l'OMI destinée à diminuer les risques indiqués ci-dessus (II).

⁴⁰ Marie Tilche, « Garantie du poids », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n° 3134, 2006.

⁴¹ Code pénal, art. 121-3, alinéa 2 et art. 223-1.

⁴² L'Institut du droit international des transports de Rouen, « Analyse de la coresponsabilité des donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises dans quatre pays de l'UE : Allemagne - Espagne - France - Pays-Bas », 2007, pp. 10-12. [En ligne] http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/coresponsabilite29102007_cle5b71d3.pdf

⁴³ Cass, Ch. Crim, 17 dec. 2002, *BTL* n° 2975.

I. L'absence de règles effectives concernant la vérification du poids

Pour régler le problème de la fausse déclaration de la masse de cargaison dans le secteur du transport deux solutions sont proposées : l'encadrement juridique au niveau des États (A) et les recommandations des professionnels impliqués dans la chaîne du transport (B).

A. Des réglementations étatiques insuffisantes

L'une des difficultés majeures du transport international de conteneurs est qu'il n'existe aucun système unique régissant le transport conteneurisé. Parmi les nombreuses conventions qui régissent le transport maritime, le premier texte international qui définit les règles de la sécurité au cours de la manipulation, l'arrimage et le transport des conteneurs, est la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC). Toutefois, la question de la masse admissible est restée sans attention sauf dans les références aux normes ISO 668 sur la classification, dimensions et masses brutes maximales des conteneurs.

La Convention de Bruxelles de 1924 applicable au transport maritime sous connaissement à plusieurs reprises oblige le chargeur à déclarer les informations fiables sous peine de la stricte responsabilité sans faute pour les dommages causés :
« *Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses : (...) b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité ou le poids suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur.*⁴⁴ »

« *Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes*

⁴⁴ Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, art. 3 §3.

*pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points.*⁴⁵ »

« *Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant [...] i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant.*⁴⁶ »

La loi française de 1966 a repris dans l'article 19 ces dispositions qui ont été codifiées plus tard dans le Code de transports par l'article L. 5422-4 : « *Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur ses déclarations au connaissement. Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur. Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur* », et L. 5422-10 : « *Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.* »

Cette approche reconnaît à peine le concept de conteneurs et elle fait partie du droit des contrats : le transporteur qui a subi un dommage peut agir contre le chargeur dans le contrat mais les règles ne donnent pas le droit d'intervenir si une cargaison a été mal déclarée. L'ouvrage *Le Lamy Transports* indique que les compagnies maritimes se réservent le droit, par une clause du connaissement⁴⁷, de procéder à la vérification des déclarations du chargeur relatives aux poids et, à titre de sanction, peuvent inclure des clauses faisant payer le chargeur un fret majoré en cas de déclaration inexacte (le chargeur ne peut pas s'enrichir injustement)⁴⁸. Le transporteur peut également changer les conditions de livraison dans le connaissement à « port à port », même s'il a accepté des marchandises pour livrer à domicile (*door delivery*), ou recharger la cargaison dans un autre conteneur. Dans ces cas, tous les frais supplémentaires nécessaires avec des charges pénales le cas échéant sont à payer par le chargeur. En même temps, dès que le conteneur est empoté et scellé, le transporteur

⁴⁵ Convention de Bruxelles de 1924, art. 3 §5.

⁴⁶ *Idem*, art. 4 §2.

⁴⁷ « *Misdeclaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessel's safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any misdeclaration will expose you to claims for all losses, expenses, damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge* », d'après le connaissement de CMA CGM.

⁴⁸ *Le Lamy Transport*, Tome 2, Commission de transport, Wolters Kluwer France SAS, 2015, p. 342.

maritime n'est pas obligé de vérifier la conformité aux stipulations des documents commerciaux ou des connaissements. Il fait tout pour envoyer les cargaisons le plus vite possible.

Dans le cas d'accident en mer les dommages causés peuvent atteindre des sommes considérables tenant compte de la haute valeur des cargaisons conteneurisées et des *megaships*. À la différence du transporteur, le chargeur ne peut pas opposer à ses créanciers le régime de limitation de la responsabilité. Pourtant, même si un tel régime était retenu pour le chargeur, sa faute écarterait ce droit. Néanmoins, la pratique montre qu'il est très compliqué de déterminer précisément un fait qui a été à l'origine d'un accident vu qu'un seul conteneur ne peut pas le provoquer.

Par conséquent, la jurisprudence concernant la responsabilité pour la mauvaise déclaration du poids est rare, tandis que les sources législatives restent muettes sur les moyens de contrôle et les sanctions exactes de l'infraction. Nous n'avons relevé aucune décision ayant condamné un chargeur sur le fondement de la fausse déclaration du poids à indemniser le transporteur ou les autres victimes concernées. Toutefois, la déclaration erronée du poids peut être prise en compte comme un des facteurs entre autres circonstances de l'affaire⁴⁹. Il convient d'ajouter que dans le transport maritime la résolution des litiges à l'amiable et la procédure d'arbitrage sont très répandues, ce qui explique aussi la quasi absence des décisions judiciaires sur ce sujet.

Comme nous l'avons déjà vu dans une section précédente, le régime du transport interne avant le chargement à bord d'un navire est inévitablement régi par la législation nationale (article L. 132-9 du Code de commerce). Dans le cas du préacheminement international les conventions demandent aussi l'indication du poids et le respect des limites de charges⁵⁰. En effet, il existe une série de différentes réglementations applicables avant que le conteneur atteigne le port. Cependant, aucun mécanisme juridique international simple ne permet de parvenir à une

⁴⁹ CA Dijon, Ch. Civ, 1 oct. 2015, Export Sercomex c/ SAS NFM Technologies et SA Generali, n° 12/00792.

⁵⁰ Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route (CMR), art. 6-1h ; les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), art. 20, 22.

réglementation stricte et cohérente dans la chaîne du transport. Ainsi, la perception que la question du poids est périphérique reste courante parmi les chargeurs.

Pour répondre efficacement au défi posé par les conteneurs en surpoids, seuls les États-Unis et plus tard l'Australie ont mis en œuvre des contrôles stricts. Pour la sécurité dans les ports américains l'Administration de la sécurité et de la santé au travail (the Occupational Safety and Health Administration) a établi des règlements applicables aux terminaux maritimes qui exigent que chaque conteneur à l'exportation doit être pesé et son poids brut doit être fourni à l'opérateur du terminal⁵¹. S'il n'y a pas de pont-bascule dans le port, le poids brut doit être calculé sur la base du contenu du conteneur et de son poids. Pour les conteneurs d'importation le poids doit être déterminé à partir des documents d'expédition ou sur la base du contenu si le conteneur n'a pas été pesé.

En octobre 1992, la loi sur la sécurité du transport intermodal de conteneurs (Intermodal Safe Container Transportation Act), plus connue sous le nom « *overweight container bill* », a été adoptée par le Congrès des États-Unis. Elle est entrée en vigueur en 1994. Conformément à cette loi, la personne ou l'organisation qui transmet au premier transporteur un conteneur pour le transport intermodal doit délivrer un certificat de poids pour chaque unité chargée dans le cas où il dépasse la limite de 29.000 livres (13,154 kg). Ce certificat peut accompagner les unités intermodales par écrit ou être transmis via des supports de stockage numériques par chaque transporteur dans la chaîne. L'amende infligée au transporteur pour violation des règles dépend du type d'infraction et de l'état dans lequel elle a eu lieu. Il est possible de trouver des informations plus précises concernant les limites de poids sur les sites officiels des transporteurs maritimes, comme par exemple la ligne OOCL⁵².

Plus récente, la loi nationale concernant des véhicules lourds (The Heavy Vehicle National Law⁵³) est entrée en vigueur en 2014 en Australie. Elle établit les obligations des opérateurs du transport, des chargeurs et des destinataires concernant

⁵¹ Code of Federal Regulations - Chapter XVII. Occupational Safety and Health Administration – Section 1971.71 : Terminals handling intermodal containers or roll-on roll-off operations.

⁵² Orient Overseas Container Line (OOCL) official site – Local information - Operational Restrictions : <http://www.oocl.com/usa/eng/localinformation/operationalrestrictions/Pages/default.aspx>

⁵³ Disponible sur le site National Heavy Vehicle Regulator <https://www.legislation.qld.gov.au/LEGISLTN/CURRENT/H/HeavyVehNatLaw.pdf>

le traitement des conteneurs et exige la déclaration du poids du conteneur. Les sanctions représentent l'avertissement formel au tribunal, des amendes et des pénalités relatives à la prestation commerciale. Les ordonnances de surveillance et d'interdiction de l'activité peuvent être appliquées aux délinquants persistants.

On peut tirer les conclusions qui s'imposent : les lois nationales ne représentent que les solutions isolées tandis que de façon générale la responsabilité semble encore incertaine. L'absence d'un règlement uniforme sur la vérification de la masse était depuis longtemps un obstacle à l'amélioration de l'efficacité du transport de conteneurs. Donc les professionnels ne cessaient pas d'essayer de régler ce problème avec les moyens qu'ils avaient à disposition.

B. Des recueils de bonnes pratiques pour compléter le régime juridique

En réponse à la demande croissante de performance au niveau réglementaire et commercial, l'industrie du transport elle-même joue un rôle de plus en plus actif dans l'amélioration des standards de la sécurité. En plus de la réglementation étatique, les professionnels prennent des mesures volontaires et adoptent l'autorégulation privée pour intégrer le principe de durabilité dans leurs activités et décisions. L'amélioration des normes oblige les autres acteurs à adopter des normes de sécurité similaires. Nous allons donner quelques exemples de mesures non contraignantes prises dans le domaine de la sécurité du transport conteneurisé.

Une compréhension des risques auxquels un conteneur peut être exposé est essentielle. Cette connaissance permet d'effectuer une inspection intelligente du conteneur, la préparation et le chargement adéquat de la cargaison. Il existe un certain nombre de normes officiellement reconnues : des codes de bonne conduite, des guides et lignes directrices publiées par les organisations des professionnels de l'industrie, y compris des armateurs, des exploitants de terminaux et des assureurs.

Le *Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE* pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) a mis à jour en 2014 le guide élaboré en 1997 par l'OMI en collaboration avec l'Organisation internationale du travail (OIT) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CCE-ONU). Un grand

nombre des lignes directrices, comme celles adoptées en 2008 par l'ICS sous le titre *Safe transport of containers by sea : guidelines on best practices*, sont basées sur ce code facultatif vu qu'il répond aux préoccupations relatives au chargement et à la manutention des unités de transport pour le transport par mer et par terre. Dans l'article 4 relatif aux vérifications de sécurité et de sûreté le code révisé rappelle:

« Le terminal devrait prendre les mesures suivantes à la première porte d'entrée de la zone d'exportation ou une fois que le conteneur est dans le terminal mais avant son chargement à bord d'un navire : [...] vérifier la masse brute par rapport à celle qui figure dans les documents présentés à l'aide d'un pont-bascule ou de l'indicateur de poids/de charge du matériel de chantier ou, à titre de variante, vérifier que la masse brute a été déterminée avec exactitude avant l'entrée dans le terminal et qu'elle a été mesurée conformément aux prescriptions internationales pouvant être applicables ou aux meilleures pratiques acceptées⁵⁴. »

L'institut de recherche marine néerlandais a présenté en 2010 son projet *Lashing@Sea* qui visait à améliorer la sécurité maritime des conteneurs et donc réduire les risques des dommages environnementaux. Cette initiative a impliqué des armateurs, des fournisseurs d'arrimage, des sociétés de classification et des autorités compétentes pour démontrer parmi d'autres un problème de surcharge et l'insuffisance de l'encadrement juridique applicable en matière de chargement des conteneurs à bord des navires. Le rapport lui-même prescrit un certain nombre de recommandations, y compris la vérification du poids des conteneurs.

La contribution des organismes privés est aussi importante. Les rapports des organisations gouvernementales, comme U.K. Marine Accident Investigation Branch (MAIB), suite aux accidents graves expliquent les dangers et recommandent de suivre les bonnes pratiques. On a déjà mentionné le *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing* et le *Recueil des directives pratiques sur la sécurité et la santé dans les ports*. Outre cela, le WSC informe les chargeurs que : *« la surcharge est une chose qui ne peut jamais être tolérée et la cargaison doit toujours être vérifiée.*

⁵⁴ IMO : Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport. Disponible sur le site de CCE-ONU [En ligne]
https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp24/CTU_Code_French_01.pdf

*La partie qui empote le conteneur est chargée de veiller à ce que [...] la masse brute du conteneur est conforme à la masse brute indiquée sur les documents d'expédition⁵⁵». Les P&I clubs et les transporteurs maritimes publient sur leurs sites les notes d'informations concernant les réglementations du poids dans les pays différents et *Overweight container guides* à respecter. On peut, pour exemple, citer le TT Club qui travaille beaucoup avec d'autres associations pour éviter les incidents causés par la fausse déclaration de poids.*

Bien que cela ait été la pratique générale dans le transport des conteneurs pour instruire les expéditeurs sur l'empotage et l'arrimage approprié, ces efforts pour la conformité aux restrictions de poids n'ont pas résolu le problème de surpoids ou de poids mal déclaré. Malgré un alignement des objectifs, des organismes individuels ne coordonnent pas toujours leurs actions, donc il n'est pas facile de renforcer la responsabilité et de faire respecter les règles en cas d'incident. Les diverses lignes directrices publiées pour chaque mode de transport doivent être rationalisées de sorte qu'un seul message pourra être présenté à l'expéditeur.

Il est évident que l'application effective des règlements dépend en grande partie de la coopération de tous les acteurs du secteur. Comme les efforts de l'industrie ont échoué à résoudre le problème persistant de mauvaise déclaration, les parties intéressées ont fait pression pour renforcer une réglementation internationale obligatoire.

II. Le mécanisme juridique international de la SOLAS

L'Organisation maritime internationale déclare que la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite Convention SOLAS (*Safety of Life at Sea*), sous ses formes successives est considérée comme le traité international le plus important en matière de sécurité, sûreté et exploitation des navires de commerce et de leurs équipages⁵⁶. Cet accord international a été inspiré par la perte du Titanic et la première version adoptée en 1914 a introduit la notion de risque maritime dans le

⁵⁵ WSC: Safe transport of containers by sea : industry guidance for shippers and container stuffers. [En ligne] http://www.worldshipping.org/pdf/industry_guidance_shippers_container_stuffers.pdf

⁵⁶ Le site officiel de l'OMI.

droit public. Les révisions ultérieures combinées à d'autres réglementations de l'OMI ont encore amélioré les règles de sécurité maritime.

Depuis longtemps, l'OMI a été critiqué pour la longueur des procédures qui retardaient l'application effective des textes, tandis que l'évolution rapide des enjeux dans le monde maritime nécessite de moderniser régulièrement les règles. Par conséquent, en 1974 un nouveau texte de la convention a été adopté. Il comprenait non seulement les modifications actuelles mais aussi une nouvelle procédure dite de l'approbation tacite. La procédure était conçue pour que les résultats des révisions puissent entrer en vigueur dans un délai raisonnable si un nombre déterminé d'États contractants ne s'y oppose pas⁵⁷. La France a ratifié la Convention SOLAS par le décret n° 80-369 du 14 mai 1980. Le texte de 1974 est toujours en vigueur avec tous les amendements apportés.

Malgré les compétences communautaires exclusives en ce qui concerne les questions liées avec la conservation et la gestion des ressources maritimes et le commerce international⁵⁸, l'UE actuellement n'est pas un membre à part entière de l'OMI. La Commission européenne ne dispose que d'un siège d'observateur. Par conséquent, aucune convention de l'OMI n'inclue l'UE en tant que partie contractante. Selon Éric Banel, délégué général d'Armateurs de France, cette organisation peut empêcher la concurrence loyale au sein de l'UE, sachant que les conventions transposées en directives européennes sont ensuite appliquées de manière différente par les États membres⁵⁹. Cette distorsion engendre l'inégalité entre les flottes européennes.

La question qui se pose est celle d'une représentation unique de l'Union européenne au sein de l'OMI (comme à l'Organisation mondiale du commerce), puisque la sécurité maritime relève d'une politique communautaire intégrée⁶⁰. En outre, le

⁵⁷ Massimiliano Rimaboschi, *L'unification du droit maritime. Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix-en-Provence : Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006, p. 215.

⁵⁸ Dr. Jan Wouters, Sijbren de Jong, Axel Marx, Philip De Man, "Study for the Assessment of the EU's Role in International Maritime Organisations", Leuven Centre for Global Governance Studies, 2009, p. 16. [En ligne] http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/eu_role_international_organisations_en.pdf

⁵⁹ Cécile Barbière, « L'ONU de la mer et l'UE peinent à s'accorder sur la régulation du fret maritime », *EurActiv.fr*, 03.03.2015.

⁶⁰ Arnaud Montas, *Droit maritime*, Vuibert, 2e édition, 2015, p. 259.

mécanisme de la transposition des directives européennes par les États membres dans le droit national permettrait de faciliter l'application uniforme du droit dérivé de l'OMI. Depuis que l'adhésion à cette institution intergouvernementale est ouvert uniquement pour les États⁶¹, il faudrait modifier la Convention portant création de l'OMI pour que l'UE puisse avoir une voix en tant que membre plénier. Il nous paraît que le renforcement du rôle de l'UE dans le secteur du transport maritime ainsi que la participation active dans le travail des commissions internationales durant ces dernières années rend nécessaire son entrée à part entière.

La convention et les protocoles de l'OMI sont des instruments juridiques contraignants. Ils établissent des normes que tous les États membres s'engagent à incorporer dans leur législation nationale. Donc l'efficacité de mécanisme juridique dépend en premier lieu du contrôle des États du pavillon complété par celui des États du port. En effet, l'OMI n'a juridiquement aucun pouvoir de contrôle de l'application des règles déjà en vigueur et ne peut pas sanctionner les États membres qui conservent leur souveraineté. La convention constitutive de l'OMI précise son caractère consultatif et les fonctions très limitées : « *d'examiner les questions sur lesquelles elle serait consultée et d'émettre des avis* »⁶². Pour exécuter ces tâches l'Organisation doit « *élaborer des projets de Conventions, d'accords ou d'autres instruments appropriés, les recommander aux gouvernements et organisations intergouvernementales et convoquer les conférences qu'elle pourra juger nécessaires* »⁶³.

En vertu de ces articles, cette institution spécialisée ne dispose pas de compétence législative et ses recommandations sont dépourvues de toute force obligatoire, donc son régime juridique peut être qualifié de « droit mou » (*soft law*). Pour résoudre ce problème le groupe des Verts à la Conférence de Bayonne en 2003 a proposé de créer une cour d'arbitrage pour la résolution des conflits en matière d'application des normes de sécurité maritime. À son tour, l'OMI envisage de nouvelles mesures afin de garantir la mise en œuvre efficace de ses réglementations. Il est prévu qu'elle puisse envoyer des experts maritimes de haut niveau pour l'audit obligatoire des

⁶¹ Convention portant création de l'OMI, 6 mars 1948, art. 4.

⁶² Idem, art. 2.

⁶³ Idem, art. 3(b).

États membres⁶⁴. De ce point de vue, l'adhésion de l'UE à l'OMI permettrait aussi de résoudre ce problème et d'assurer l'application des standards maritimes par la Cour de justice de l'UE.

La Convention SOLAS établit des normes minimales pour le transport maritime international. Le chapitre VI traite des normes de sécurité des cargaisons et dans la règle 2 établit la documentation nécessaire pour la cargaison, y compris les exigences obligatoires pour les informations relatives aux marchandises conteneurisées. Sachant que la question de poids est cruciale pour l'industrie, il s'agit de deux obligations clés pour les expéditeurs dans le commerce maritime. La première est de « *fournir au capitaine ou à son représentant les renseignements appropriés sur la cargaison suffisamment à l'avance pour que les précautions éventuellement nécessaires au bon arrimage et à la sécurité du transport de la cargaison puissent être prises. Ces renseignements doivent être confirmés par écrit et par les documents de transport appropriés avant le chargement de la cargaison à bord du navire.*

Les renseignements sur la cargaison comprennent : dans le cas de marchandises diverses et de marchandises transportées dans des engins de transport, une description générale de la cargaison, la masse brute des marchandises ou des engins de transport et toutes propriétés spéciales pertinentes des marchandises. »

La seconde consiste à la vérification du poids : « *avant le chargement des engins de transport à bord des navires, le chargeur doit s'assurer que la masse brute de ces engins correspond à la masse brute déclarée sur les documents de transport.* » En outre, « *le chargement des conteneurs ne doit pas excéder la masse brute maximale indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité prévue dans la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.* »

On peut critiquer ces dispositions essentiellement parce que l'ordre actuel ne précise pas comment déterminer la masse brute. Quel délai peut être considéré comme « suffisamment à l'avance » ? Y a-t-il un format convenu pour communiquer la masse brute ? En pratique, l'expéditeur envoie une demande de réservation au transporteur et déclare une masse brute estimée. Quand la réservation est acceptée, la masse brute

⁶⁴ Résolutions de l'Assemblée de l'OMI A.1067(28), A.1070(28), A.1077(28), 4 décembre 2013.

estimée est insérée dans le système de réservation du transporteur maritime. La demande de réservation ou les instructions pour le connaissement présentées par ou pour le compte du chargeur sont-elles les documents de transport appropriés conformément à la réglementation SOLAS ? Enfin, la Convention ne détermine pas la responsabilité dans le cas de la violation de ces dispositions, donc permet l'interprétation très large du texte par les chargeurs.

Comme nous l'avons déjà vu, malgré de nombreuses précautions prises par les autorités pour contrôler la mauvaise déclaration du poids, en absence de la réglementation stricte elle se poursuit par les chargeurs. Le sujet a été fréquemment discuté, mais il y avait peu de progrès pour trouver une solution. En 2011 l'OMI a commencé à travailler sur le développement des mesures visant à prévenir la perte de conteneurs, y compris sur la question de la vérification du poids.

Il fallait établir un mécanisme réglementaire international et universel pour que la masse brute réelle (*verified gross mass* ou VGM) des conteneurs soit mise à la disposition de l'opérateur du navire et utilisée pour la planification du chargement. Plus précisément, il était proposé de modifier la Convention SOLAS qui s'applique à l'interface « navire-port » et d'exiger des opérateurs de terminaux maritimes de peser des conteneurs après la réception et vérifier le poids avant le chargement à bord d'un navire pour l'exportation. Le WSC insistait auprès de l'OMI pour que l'exigence soit applicable à tous les conteneurs chargés, reçus ou transbordés dans le port sur un autre navire, barge ou train⁶⁵.

Les débats pluriannuels au sein de l'OMI ont conduit à la décision selon laquelle la responsabilité incombe aux chargeurs. Le Comité de la sécurité maritime a adopté en novembre 2014 ces modifications de la Convention SOLAS, Chapitre VI/2 exigeant la vérification obligatoire du poids des conteneurs par les expéditeurs⁶⁶. L'amendement a été préparé grâce au travail collectif de 15 gouvernements et 13

⁶⁵ "Solving the Problem of Overweight Containers", la déclaration de WSC, 01.12.2010. [En ligne] http://www.worldshipping.org/public-statements/solving_the_problem_of_overweight_containers_for_release.pdf

⁶⁶ Les résolutions IMO MSC.380(94), IMO MSC.1/Circ.1475.

groupes industriels⁶⁷ qui ont trouvé un compromis en parallèle avec les règles ISO 3874 sur la manutention et le stockage des conteneurs, la révision de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), le code OMI/OIT/CEE-ONU-CTU. Cette condition pour le chargement à bord du navire deviendra juridiquement contraignante le 1er juillet 2016.

L'OMI est bien placée pour introduire la solution du problème du poids erroné. Compte tenu du fait que la grande majorité des conteneurs emballés et scellés arrivent à leur destination sans être ouverts en transit, la validation de la déclaration correcte de masse brute pour le mode maritime correspondra à celle pour tous les autres modes de transport. Par conséquent, la SOLAS peut être à la fois juridiquement et pratiquement efficace. D'autre part, l'OMI a l'expérience très limitée au-delà du domaine maritime et surtout au niveau de la chaîne d'approvisionnement et des chargeurs qui se trouvent souvent très loin des ports.

Ainsi, de nombreuses questions sur la procédure de la vérification du poids restent sans réponse avant la date limite de sa mise en vigueur. Pour y répondre, il convient d'étudier plus précisément les nouvelles pratiques opérationnelles auxquelles les acteurs de la chaîne du transport seront confrontés.

⁶⁷ Belgique, Brésil, Chine, Chypre, Danemark, Finlande, Allemagne, Japon, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Fédération de Russie, Singapour, Suisse, Royaume-Uni, États-Unis, BIC, BIMCO, CEFIC, DGAC, IAPH, ICHCA, ICS, IICL, IMCA, ISO, IUMI, P & I Clubs et WSC.

Chapitre II. La nouvelle réalité opérationnelle relative à la vérification du poids

Le nouveau cadre réglementaire de la Convention SOLAS doit devenir un instrument performant pour renforcer la sécurité lors des transports de fret maritime vu que le texte modifié fournit la base juridique détaillée de la procédure de vérification du poids (Section 1). Néanmoins, son application ne sera cohérente et efficace qu'après la mise en place de certaines conditions (Section 2).

Section 1. La procédure de vérification du poids

Avant d'analyser la méthodologie élaborée par l'OMI (II), il convient tout d'abord de s'intéresser au champ d'application des règles adoptées (I).

I. Le champ d'application

Les nouvelles mesures sur la vérification du poids concernent tous les conteneurs assujettis à la Convention CSC (A) qui sont chargés sur les navires auxquels s'applique la Convention SOLAS (B).

A. ...au conteneur au sens de la Convention CSC

Les conteneurs, caisses en acier de dimensions universelles, ont été proposés pour le transport des marchandises par l'américain Malcolm McLean en 1956. Cette pratique s'est étendue à tous les modes de transport et il existe aujourd'hui un parc mondial important de conteneurs de tous types en fonction de leur usage. La circulaire MSC.1/Circ.1475 contenant les lignes directrices pour l'application des modifications de la Convention SOLAS en ce qui concerne le poids dans le paragraphe 2.1.4 renvoie à la Convention CSC :

« Conteneur a le même sens que celui qui lui est donné dans la Convention CSC 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 m (150 pieds carrés), soit*
 - ii) d'au moins 7 m (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs⁶⁸. »*

Préparée par l'OMI en collaboration avec la Commission économique pour l'Europe et conclue à Genève le 2 décembre 1972, la Convention internationale pour la sécurité des conteneurs entend par conteneur tous les conteneurs maritimes. Il est convenu que ses règles ne s'appliquent pas aux conteneurs conçus seulement pour le transport routier, ferroviaire ou aérien et dépourvus de pièces de coin permettant l'empilage et l'utilisation des outillages de manutention par levage. Il convient de noter que ces conteneurs sont souvent très semblables à ceux qui ont été conçus et construits pour répondre aux exigences de la CSC, mais ils ont la capacité d'empilage et la résistance réduite.

En outre, tout conteneur doit être conforme aux normes internationales ISO 668 qui définissent ses dimensions, la masse brute maximale et la charge utile maximale admissible. En France cette conformité est attestée par l'Association française de normalisation. Les caractéristiques principales doivent être marquées sur la plaque d'agrément de sécurité fixée sur les portes du conteneur.

Les cargaisons rendues par un expéditeur au capitaine pour le chargement dans un conteneur déjà à bord du navire et les conteneurs *offshore* manipulés en haute mer ne tombent pas dans le champ d'application de la CSC. Si la vérification de poids en haute mer semble difficile à effectuer, nous pouvons nous interroger sur le statut des

⁶⁸ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 2.1.4.

véhicules qui sont aussi exclus par la référence à la circulaire CSC.1/Circ.138/Rev.1 représentant l'interprétation la plus détaillée de la CSC. Notamment les caisses mobiles, en tant que telles, ne sont pas soumis à la Convention, mais la présente circulaire informe que les règles s'appliquent aux caisses utilisées dans les transports transocéaniques dont la définition n'est pas présente ni dans la Convention CSC, ni dans ses interprétations. Dans ce cas l'application de la procédure SOLAS reste en question.

Ainsi, la réglementation s'applique à la grande majorité des conteneurs maritimes standardisés : les citernes (*tanks*), les plates-formes ouvertes (*flats racks*), les conteneurs pour les marchandises en vrac (*dry bulk*)⁶⁹. Les conteneurs frigorifiques (*reefers*) ne sont pas mentionnés mais il est opportun d'admettre qu'ils sont soumis à la règle générale étant donné les volumes des marchandises transportées par ce type d'équipement.

Le contenu est un élément important pour la classification de matériel. Les conteneurs utilisés lors du transport peuvent être dans un des trois états suivants : remplis des marchandises venant d'un seul chargeur (conteneurs à charge complète ou FCL) ou de plusieurs chargeurs (conteneurs de groupage ou LCL) et vides (acheminés vers un lieu de chargement). La procédure de la vérification de poids s'applique seulement aux conteneurs remplis qui, au premier égard, semble logique. « *Conteneur empoté désigne un conteneur [...] chargé ("bourré" ou "rempli") de liquides, de gaz, de solides, de colis et d'éléments de cargaison, palettes, fardage et autres matériaux d'emballage et matériels d'assujettissement compris*⁷⁰. »

Cependant, un conteneur peut être déclaré vide, mais, en raison d'une erreur, il est effectivement chargé. En outre, par exemple les conteneurs-citernes peuvent être « vides », mais en fait contenir encore une quantité importante de matière transportée. Par conséquent, bien que les boîtes vides se déplacent vers les zones de la demande, il y a un risque que certains conteneurs contiendront une cargaison.

⁶⁹ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 3.3.

⁷⁰ Idem, paragraphe 2.1.8.

Vu que la réglementation précise que seront sanctionnés les conteneurs surchargés ainsi que toutes les déclarations inexactes, il nous paraît opportun appliquer les règles de la SOLAS aux conteneurs vides, et ainsi encourager les propriétaires de conteneurs vides à introduire des pratiques pour s'assurer qu'ils sont vides. Si tel est le cas le poids de la tare peut être déclaré avant le chargement à bord du navire.

B. ...aux navires soumis à la Convention SOLAS

Le paragraphe 2.1.11 de la circulaire MSC.1/Circ.1475 détermine les navires visés par la nouvelle réglementation comme « *tout navire auquel le chapitre VI de la SOLAS s'applique* ». À l'origine la SOLAS a été conçue pour les navires à passagers, car son objectif essentiel était la protection de la vie humaine, mais étant donné que tous les types de navires sont soumis au risque de mer, la Convention a élargi progressivement son champ d'application pour assurer la protection des bâtiments de mer ainsi que de l'environnement. En vertu de son article II elle s'applique aux navires immatriculés dans les États contractants, mais uniquement « *effectuant des voyages internationaux*⁷¹ ». Tenant compte des exclusions énumérées dans le Chapitre I, règle 3 :

« *Sauf disposition expresse contraire, les présentes règles ne s'appliquent pas :*

- i) aux navires de guerre et aux transports de troupes;*
- ii) aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonnes;*
- iii) aux navires sans moyen de propulsion mécanique;*
- iv) aux navires en bois de construction primitive;*
- v) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;*
- vi) aux navires de pêche*⁷²»,

nous pouvons constater que de nouvelles exigences s'étendent à tous les navires capables à transporter le trafic conteneurisé (non seulement les porte-conteneurs), sauf les navires de guerre.

⁷¹ Convention SOLAS, Chapitre I, règle 1.

⁷² Idem, Chapitre I, règle 3.

Cependant, la circulaire de l'OMI ne vise pas les conteneurs transportés sur un châssis routier ou une remorque embarqués à bord ou débarqués de navires rouliers (ou RORO) lors de voyages internationaux courts. Le voyage international court est défini par le Chapitre III, règle 3 comme « *un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage peuvent être mis en sécurité. Ni la distance entre le dernier pont d'escale du pays ou le voyage commence et le port final de destination, ni le voyage de retour ne doivent dépasser 600 milles. Le port final de destination est le dernier port d'escale du voyage prévu à partir duquel le navire entreprend son voyage de retour vers le pays dans lequel le voyage a commencé.* » Par contre, « *les Gouvernements contractants peuvent [...] conclure par écrit des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres gouvernements contractants [...] visant des navires de charge effectuant des voyages internationaux courts entre des installations portuaires situées sur leur territoire*⁷³».

Les rouliers naviguent avec des conteneurs ou des remorques à bord qui sont souvent chargés à la dernière minute sans information suffisante. La question qui se pose est de savoir le bien-fondé de la volonté de l'OMI de faire varier l'exigence du niveau de sécurité de navigation en fonction des distances de voyage ? Il nous semble que l'exemple du Costa Concordia qui s'est échoué à la proximité du littoral montre bien que les risques existent même pour les voyages courts. Selon le juriste de la compagnie maritime Marfret, Jeremy Lincoln, les accidents à cause de la surcharge sur les navires rouliers ne sont pas rares, donc là il faut regretter cette exclusion de la règle générale. D'un point de vue juridique, il est possible de supposer que l'OMI comptait sur la réglementation du transport terrestre à laquelle le transport Ro-Ro est soumis, mais comme nous avons déjà noté le renforcement des règles terrestres était nécessaire.

D'autre part, la France métropolitaine avec de nombreux ports sur trois côtes différentes a un potentiel important pour le transport maritime à courte distance. Les principaux flux sont présents dans la Méditerranée et la Manche. Selon les données d'Eurostat, malgré son rôle relativement limité, ce mode de transport a représenté 194

⁷³ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, règle 11.

millions de tonnes en 2010 et permis à la France d'occuper la cinquième place en Europe derrière les Pays Bas, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne. Le conteneur posé sur la remorque, s'il n'a pas été pesé dans le lieu d'emportage, devrait être déchargé pour le peser et ensuite être remis sur sa remorque pour l'embarquement. Ainsi, l'exclusion de ce type de transport permettra de diminuer les coûts et les risques en facilitant les opérations portuaires lors des trajets courts afin de favoriser l'activité commerciale dans ce secteur.

L'ancien secrétaire général de l'OMI, William O'Neil dit qu'« il appartient aux États qui acceptent ce régime de s'assurer qu'il est bien appliqué par les navires auxquels ils accordent une immatriculation⁷⁴». Néanmoins, le problème des conteneurs est plus difficile à régler. Le pavillon du navire indique seulement que le navire de cette nationalité est soumis à la Convention SOLAS ainsi que les autres règlements de l'OMI. En ce qui concerne le contrôle du poids, la mauvaise déclaration souvent n'est pas évidente jusqu'au moment où l'unité de transport est déchargée du navire ou la compétence de l'état du port d'arrivée ne fait aucun doute, mais trouver et punir les coupables est au-delà de sa puissance. Ainsi, apparaissent les limites de cette directive applicable aux navires à vocation d'exportation vers des États membres. La masse brute des conteneurs importés est censée *a priori* être vérifiée dans le pays de chargement avant le départ du navire.

Il faut clarifier ce qui se passera si certains pays ou ports ne suivent pas la règle. Dans ce cas les États du pavillon des navires faisant escale dans les ports de ces États contractants défaillants peuvent demander d'avoir un VGM à partir du 1er Juillet 2016 sinon ils ne seront pas chargés à bord de leurs navires. Cette lacune de la loi : laisser le contrôle du poids sur les navires entièrement aux États-exportateurs, pourrait être éradiqué si un pays exportateur imposait les sanctions légales selon les données d'une autorité concernée dans le pays d'importation. Cela pourrait être un sujet pour un autre amendement de la SOLAS.

⁷⁴ Mohammed Rida El Mariky, « La réglementation élaborée par l'OMI : Caractéristiques et particularités », *Maritime News : l'info maritime du Maroc*, 21.10.2014. [En ligne] <http://maritimenews.ma/index.php/securite-maritime/3357-la-reglementation-elaboree-par-l-omi-caracteristiques-et-particularites>

Le développement du transport hub et l'utilisation des navires *feeders* demande de préciser la situation avec les conteneurs qui sont temporairement déchargés et mis sur le quai pour un transbordement sur d'autres navires. Les boîtes peuvent être également détectées par les systèmes portuaires comme étant en surpoids. Exclure ces conteneurs en provenance et à destination d'un autre pays que l'Etat du port de transbordement signifierait de négliger les obligations de promouvoir la sécurité maritime. L'OMI précise que les conteneurs « *devraient donc déjà disposer de leur masse brute vérifiée, et il n'est pas nécessaire de les peser de nouveau dans l'installation portuaire où est effectué le transbordement*⁷⁵ ». Cependant l'information de la masse brute doit être transmise au navire avant le transbordement afin qu'il soit possible d'établir son plan de chargement correct.

Il convient de prendre en compte que si les conteneurs sur les navires ayant entrepris un voyage maritime avant le 1 juillet 2016 devaient être conformes aux nouvelles exigences, cela réduirait considérablement le temps disponible pour mettre en œuvre les règles à travers la chaîne de transport. Ainsi, l'OMI a fourni une circulaire pour établir une approche commune selon laquelle ces conteneurs peuvent être transportés jusqu'à leur destination finale sans être munis d'un poids vérifié⁷⁶.

Ce sont les questions posées également par l'Association des chargeurs français (AUTF) qui souhaite prévenir d'éventuels litiges commerciaux, retards d'expédition, blocages et engorgements aux ports de départ. Un autre élément essentiel de la procédure de vérification du poids ce sont les méthodes de pesée envisagées par l'OMI qui feront l'objet de la deuxième section, avec un intérêt particulier concernant la critique de ces techniques par l'industrie du transport maritime.

II. L'analyse des principales méthodes à utiliser

Le règlement prescrit la façon dont l'expéditeur doit procéder pour obtenir la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté. La première méthode consiste à peser le

⁷⁵ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 8.1.2.

⁷⁶ IMO MSC.1/Circ.1548, Conseils aux administrations, les autorités des États du port, les compagnies, les terminaux portuaires et les capitaines relatives à la masse brute vérifiée du conteneur empoté, 23 mai 2016, paragraphe 3.1.

conteneur une fois qu'il a été emballé et scellé. Sur ce point, la Convention SOLAS prescrit d'être muni d'un équipement standardisé :

« Le matériel étalonné et certifié désigne une bascule de pesage, un pont-basculé, un équipement de levage ou tout autre dispositif capable de déterminer la masse brute réelle d'un conteneur empoté ou des colis et des éléments de cargaison, des palettes, du fardage et des autres matériaux d'emballage et matériels d'assujettissement, qui satisfait aux normes de précision et aux prescriptions de l'État dans lequel ce matériel est utilisé⁷⁷. »

Le pesage physique demande les investissements importants de la part du chargeur dans l'équipement, ainsi ces coûts seront couverts grâce à des frais supplémentaires ou des prix plus élevés. Le même scénario aura lieu si un chargeur engage un tiers ou un opérateur de terminal pour le pesage. Comme la responsabilité de déclarer le poids du conteneur est à l'expéditeur, les frais engagés par l'opération devraient être répercutés sur les chargeurs sous la forme d'une charge de pesage. De plus, les expéditeurs devront reconsidérer leurs opérations vu que le pesage d'un chaque conteneur ajoute des heures au processus de chargement, en particulier pour ceux qui gèrent des centaines ou même des milliers de conteneurs par jour.

La deuxième possibilité est de peser le contenu empoté et d'y ajouter la tare du conteneur vide pour calculer le poids total selon une méthode approuvée et certifiée par l'État du lieu d'empotage. L'estimation du poids du contenu du conteneur est interdite⁷⁸. Le chargeur ne peut pas utiliser le poids qui est fourni par quelqu'un d'autre, sauf dans le cas où la cargaison a été préalablement pesée et ce poids est clairement marqué sur la surface de la marchandise.

Après avoir obtenu la masse brute vérifiée, l'expéditeur doit s'assurer que le poids est bien indiqué et transmettre le résultat à l'armateur dans un délai raisonnable. Il est tenu de communiquer la masse brute vérifiée quand il donne ses instructions pour le connaissement ou par un certificat de poids à la compagnie maritime. Dans tous les

⁷⁷ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 2.1.2.

⁷⁸ World Shipping Council Guidelines, paragraphe 4.1.2.

cas, la déclaration du poids doit être signée par une personne dûment autorisée par le chargeur⁷⁹.

Le certificat peut être émis par un organisme agréé, le chargeur reconnu fiable, la société de manutention portuaire ou, en dernier recours, la compagnie maritime. Il peut y avoir un certain nombre de transporteurs impliqués qui ont la responsabilité de consolider les informations et de les transmettre électroniquement tout au long du parcours du conteneur, sécurisant ainsi son transport multimodal. Il est à regretter que dans la réglementation il n'y ait pas des indications sur le contrôle de la transmission de ces informations dans la chaîne de transport.

Un délai raisonnable, ou *cut-off time* n'est pas imposé par la directive SOLAS et peut varier selon le transporteur⁸⁰. De façon générale, il doit recevoir la masse brute vérifiée des conteneurs avant le chargement du navire. Toutefois, étant donné les spécificités de chaque port et/ou terminal, la date limite pour soumettre les informations sera fournie au moment de la confirmation du *booking*. Le transporteur, à son tour, doit transmettre l'information au représentant du terminal portuaire et surveiller que la masse est enregistrée et utilisée pour la planification de chargement du navire. Il est également nécessaire d'assurer qu'un conteneur ne peut pas être chargé à bord d'un navire sans vérification de la masse brute. Cela aura un impact sur les procédures à partir de la réservation initiale du transport jusqu'au chargement, y compris les communications entre les lignes maritimes, les expéditeurs et les opérateurs des terminaux.

Pourquoi l'OMI n'a-t-elle pas envisagé une harmonisation mondiale de la méthode de pesée ? Le commerce maritime milite pour la simplicité, la transparence, l'utilisation des processus de travail existants et enfin le coût minimal possible. En effet, les Conseils des chargeurs européens (European shippers' council, ESC) et asiatiques (Asian shippers' council, ASC) qui représentent ensemble 75% du commerce mondial, faisaient opposition à la pesée obligatoire des conteneurs, en disant que la procédure augmentera les coûts et entraînera des retards injustifiés dans

⁷⁹ Convention SOLAS, Chapitre VI, règle 2, paragraphe 5.

⁸⁰ Le WSC affirme que la clôture pour la planification de l'arrimage est influencée par de nombreux facteurs, tout en reconnaissant que l'information préalable est requise 24 heures avant le chargement dans les plusieurs pays.

la chaîne d'approvisionnement sans diminuer de manière significative le risque de survenue des accidents⁸¹. Marco Wieseahn, un conseiller auprès de l'ESC, a déclaré que la pesée obligatoire pourrait coûter aux expéditeurs 5 milliards de dollars USD par année.

D'un point de vue pratique, il est impossible de forcer les expéditeurs à travers le monde d'avoir à leur disposition des bascules ou créer des embouteillages dans les ports pour peser les conteneurs avant qu'ils ne soient chargés à bord. De plus, la vérification en utilisant la méthode 1 nécessite une manipulation supplémentaire en impliquant des risques et des coûts supplémentaires. Pendant des années les expéditeurs n'étaient jamais impliqués directement dans la pesée et utilisaient des tables de données théoriques. Pour cette raison, ils ont proposé la restauration du poids des marchandises par le calcul en utilisant des systèmes d'information.

La deuxième option a été adoptée comme un compromis : une certaine inquiétude s'est faite ressentir chez les expéditeurs, car ces derniers ne disposent pas tous de l'équipement et de l'argent nécessaire pour effectuer le pesage. Cependant, pour certaines cargaisons homogènes telles que la ferraille, les céréales et le sucre non ensachés, les autres marchandises en vrac ainsi que des liquides en flexitanks, la méthode 2 est inappropriée et peu pratique. Pour ces marchandises la Convention SOLAS prescrit d'utiliser la méthode 1⁸². Les chargeurs doivent choisir une de ces deux méthodes afin de remplir leur obligation de déclaration de poids sans laquelle aucun conteneur ne pourra être chargé à bord des navires. Ainsi, les chargeurs sont libres d'utiliser la méthode qui leur semblera la plus appropriée, mais ils sont obligés d'adapter leurs processus de travail.

Les débats sur le contrôle du poids des conteneurs ont duré longtemps. L'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) a souligné que les nouvelles réglementations ne couvrent qu'un aspect du problème lié au travail avec les conteneurs et feraient très peu en ce qui concerne l'amélioration des normes de la sécurité au sein de l'industrie du transport maritime. L'AUTF a critiqué également la

⁸¹ ASC – ESC: IMO proposal on Safety of containers at sea to hamper flows of goods in global supply chain without addressing the root cause, 12 septembre 2013.

⁸² IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 5.1.2.2.

méthode 2 qui repose sur la masse de la tare déclarée de conteneur. Celle-ci est prise en compte sur le connaissement et sur le manifeste et peut représenter 10 ou 15 % du poids total transporté. Qui sera responsable du poids déclaré de la tare du conteneur : la compagnie maritime ou le chargeur ? Cette masse est habituellement calculée après la construction du conteneur et souvent inexacte, par exemple après une réparation.

Il est vrai également qu'en pratique « la tare est rarement indiquée au chargeur avant le positionnement du conteneur vide, donc ce dernier ne la connaît que lorsque le conteneur vide arrive à son entrepôt. Le poids précis du conteneur chargé ne peut être connu que quelques heures avant qu'il ne retourne au terminal »⁸³. En effet, la communication suffisamment en avance du poids définitif dans ces conditions ne semble pas possible. Pour résoudre ce problème de leur côté, les transporteurs maritimes ont proposé de publier sur leurs sites des informations sur le poids de la tare. S'il diffère du poids indiqué sur la porte du conteneur, l'expéditeur n'est pas responsable de l'exactitude de ces données. Ceci reste la responsabilité de l'opérateur de conteneur.

Malgré la résistance des chargeurs à la nouvelle réglementation, la procédure de vérification du poids sera introduite sous certaines conditions.

Section 2. Les conditions de mise en œuvre

Bien que la condition principale de la mise en œuvre de la règle envisagée par la commission de l'OMI soit le contrôle de son application par les autorités locales (I), des sanctions contre les expéditeurs qui déclarent le poids incorrect restent incertaines (II).

⁸³ Michel Neumeister, « Poids des conteneurs : les chargeurs français font de la résistance », *Le Journal de la Marine Marchande*, n° 4840, 21.09.2012, p. 5.

I. Le contrôle des autorités locales

L'importance de l'OMI comme un organisme de réglementation n'est pas négligeable, mais comme elle n'a pas le pouvoir de faire appliquer ses règlements, elle doit compter sur les États membres pour que les mesures introduites soient vraiment efficaces. Chaque État doit nommer l'autorité compétente à laquelle le gouvernement a confié la responsabilité d'effectuer le contrôle du pesage des conteneurs sans entraver le commerce maritime. D'ailleurs, les lignes directrices de l'OMI ne contiennent aucune information sur la précision requise de la masse brute vérifiée, ni sur le type d'instruments de pesage à utiliser, ce qui peut conduire à des règles différentes appliquées dans les différents pays.

L'objectif essentiel des conventions internationales est d'unifier les règles régissant le domaine du transport. Compte tenu de ce fait, la Fédération européenne des opérateurs portuaires privés (Feport, Federation of European Private Port Operators) a demandé aux États membres de l'OMI d'élaborer les directives précisant les conditions d'application des dispositions de la SOLAS dans leur pays. La Feport était préoccupée par l'absence d'harmonisation des réglementations nationales sur le pesage des conteneurs et les différences d'interprétation dans l'Europe. Cela peut conduire à la confusion dans le secteur et perturber les chaînes de transport ainsi que la compétitivité des exportateurs au sein des États membres⁸⁴.

L'encadrement national a pour but de mettre en œuvre des normes appropriées pour l'étalonnage de l'équipement, déterminer les marges admissibles d'erreur ou de tolérances et clarifier la nécessité d'une certification des entreprises du pesage. Il peut également orienter les acteurs du secteur dans les procédures à suivre, par exemple définir les modalités de transmission du poids. Le 28 avril 2016 la France a émis l'arrêté ministériel appliquant la réglementation SOLAS sur la déclaration de la masse brute vérifiée qui a été publié le 28 mai 2016 au Journal Officiel⁸⁵. En respectant la procédure VGM identique pour tous les États membres l'arrêté a repris

⁸⁴ Érick Demangeon, « Pesage des conteneurs : Feport exhorte les États membres à clarifier les règles », *L'Antenne*, n° 19.635, 02.02.2016, p. 9.

⁸⁵ 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 être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime, *JORF n° 0123*, 28.05.2016, pp.41-42.

le texte de la Convention SOLAS sans l'enrichir en ce qui concerne l'application des méthodes de pesage. En revanche, les autres pays ont apporté de nouvelles mesures afin d'assurer une vérification du poids en bonne et due forme.

A. La certification de l'équipement de pesage

L'équipement de pesage destiné à la vérification de la VGM doit répondre aux dispositions sur le contrôle métrologique de l'Etat d'exportation :

« Matériel étalonné et certifié désigne une bascule de pesage, un pont-bascule, un équipement de levage ou tout autre dispositif capable de déterminer la masse brute réelle d'un conteneur empoté ou des colis et des éléments de cargaison, des palettes, du fardage et des autres matériaux d'emballage et matériels d'assujettissement, qui satisfait aux normes de précision et aux prescriptions de l'État dans lequel ce matériel est utilisé »⁸⁶.

De nombreux fournisseurs de cargaisons homogènes possèdent déjà des systèmes de pesage qui nécessitent simplement une certaine forme de certification nationale. Cette certification concerne également les colis scellés sur lesquels il est indiqué la masse exacte ce qui leur évite d'être pesés à nouveau⁸⁷.

L'arrêté français renvoie au Décret n°2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure. Au sein de l'Union européenne l'équipement de pesage doit répondre aux exigences de précision telles que définies par la Directive européenne n° 2014/32/UE sur les instruments de mesure⁸⁸.

⁸⁶ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 2.1.2.

⁸⁷ Idem, paragraphe 5.1.2.1.

⁸⁸ Directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure.

B. La marge de tolérance

Certaines marchandises telles que les produits agricoles (le coton, le bois, les grains ou le matériel d'emballage hygroscopique) peuvent changer le poids au cours du voyage après le pesage en raison de l'influence environnemental (l'augmentation de l'humidité et de la pression atmosphérique). Puis, la fonte ou la formation de la glace sur les produits alimentaires congelés dans les conteneurs-réfrigérateurs contribue également aux variations. Les essais dans les ports à Anvers et Rotterdam ont montré que les conteneurs vides peuvent donner des résultats différents selon les conditions climatiques. Ainsi, la possibilité de la divergence ne peut pas être exclue. Toutefois, il est peu probable que ces variations normalement présentes puissent affecter la sécurité du navire ou du personnel. Un écart toléré du poids total du conteneur est donc nécessaire. Existe-t-il une marge de tolérance ou d'erreur acceptable pour la précision de la VGM ?

Il faut faire la distinction entre la « tolérance » et la « précision ». Ces termes ne signifient pas la même chose et ne doivent pas être utilisés de façon interchangeable. La précision se réfère à l'exactitude avec laquelle une mesure (dans ce cas, la masse) est effectuée. Le poids obtenu en utilisant les méthodes prescrites doit être tout aussi précis que les dispositifs de pesage utilisés. Il n'y a aucune disposition dans la Convention SOLAS qui autorise la marge d'erreur, la tolérance ou le pourcentage de la variance accepté. Le texte exige le pesage physique et appelle à la précision. Cependant, les administrations nationales peuvent exercer un pouvoir discrétionnaire pour décider quand il faut effectuer les enquêtes ou imposer les sanctions. Il est important de déterminer les écarts admissibles entre le poids déclaré et réel. Cette marge de conformité devrait être reconnu et approuvé par tous les membres de la chaîne du transport maritime.

Les expéditeurs dans l'UE ont déjà pris en considération le concept de mise en œuvre de la circulaire de l'OMI. Ils ont offert une tolérance d'environ 5% pour l'information de la masse, en disant que pour la procédure de calcul du poids selon la méthode 2 cette marge est appropriée. Agriculture Transportation Coalition (AGTC) aux Etats-Unis insistait sur 6-7% pour les produits agricoles. Les armateurs à leur tour préfèrent une précision qui ne soit pas de plus de 0,1 tonne, pour préserver leurs

calculs et limiter les risques commerciaux. Si la précision est plus élevée, la formule pour la stabilité du navire devra être revue. Ce qui pourrait entraîner que certains navires peuvent transporter moins de conteneurs au total.

Le niveau de tolérance est laissé à l'appréciation de chaque État. La France, le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont établi l'écart de plus ou moins 5 %. La Belgique a admis le niveau de 2 % et le Danemark 0,5 %. En Australie et aux Etats-Unis le gouvernement a fixé la tolérance de zéro. La règle du port d'embarquement prévaut : un chargeur français expédiant un conteneur par Anvers supportera donc une tolérance de 2 % contre 5 % dans les ports français. Toutefois, malgré les demandes de coordonner leurs règles avant la date d'entrée en vigueur de nouvelles obligations, les autres pays tels que l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie ou le Portugal n'ont pas communiqué leur position officielle⁸⁹.

C. L'approbation de la méthode du calcul

La Convention SOLAS requiert que les expéditeurs qui veulent utiliser la méthode 2 doivent élaborer et accréditer la procédure spécifique pour leurs entreprises. En France aucune obligation de certification de la méthode ne sera exigée, mais, en cas de contrôle ou de mauvaise déclaration, suite à un accident ou à un incident en particulier, le chargeur devra présenter les éléments justifiant son calcul⁹⁰. Le délai de conservation des informations enregistrées par le chargeur est fixé à un an. Par contre, le Royaume-Uni, apparaît comme un leader parmi les pays qui progressent dans l'identification des procédures par lesquels la législation révisée peut être mise en œuvre au niveau national, après des consultations avec des professionnels a publié la « Marine Guidance Note » en introduisant des conditions de la certification des systèmes qui peuvent être audités

L'accréditation implique la spécification de la méthode de pesée avec les détails de l'équipement, la description des moyens d'entretien pour l'équipement de pesage, les procédures d'étalonnage, l'utilisation de la signature électronique, la formation du

⁸⁹ Érick Demangeon, « La déclaration du poids des conteneurs incombe au chargeur », *L'Antenne*, n° 19.655, 15.03.2016, p.2.

⁹⁰ Idem.

personnel et enfin le stockage des données pour l'audit du système de la gestion. Cependant, il est clair que cette procédure exige du temps pour la préparation. Les avantages seront accordés aux entreprises les plus fiables, titulaires de certains statuts comme les expéditeurs reconnus (*known shipper*) ou Opérateur Economique Agréé (OEA) ainsi qu'à celles qui utilisent les standards de la qualité ISO certifiées 9001/28000 ou des systèmes de planification des ressources d'entreprise ERP (Enterprise Resource Planning) et SAP (Systems Applications Process).

Le modèle britannique peut servir de base utile pour les autres autorités locales bien que tous les pays n'aient pas le même niveau d'intégration entre les organismes de réglementation. La diversité des acteurs de la chaîne d'approvisionnement et des ministères concernés peut rendre les consultations plus longues et difficiles. En outre, certaines juridictions peuvent être pourvues d'un encadrement pour accréditer une procédure en traitant uniquement avec les entreprises. L'organisme d'accréditation allemand DAkkS a proposé d'accréditer des personnes morales sur la base d'un règlement européen CE n° 765/2008⁹¹. De cette façon, les différentes procédures nationales seraient évitées au niveau administratif. Cependant, le DAkkS ne dispose pas d'expérience pratique dans ce domaine, donc les concepts nécessaires doivent être développés.

Un autre aspect crucial pour la mise en œuvre de la directive SOLAS est de savoir quelles sont les pénalités auxquels les expéditeurs peuvent être exposés dans diverses juridictions.

II. Les pénalités incertaines

La sanction principale imposée par la Convention SOLAS à l'encontre des expéditeurs fautifs qui portent atteinte à la réglementation prévoit que les conteneurs livrés au terminal portuaire sans masse brute vérifiée ne doivent pas être chargés sur un navire⁹². La décision de ne pas charger le conteneur peut être prise si le poids réel dépasse la marge convenue et cela ne résulte pas de la masse de la tare ou dans le cas

⁹¹ Règlement (CE) n° 765/2008 du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits.

⁹² Convention SOLAS, Chapitre VI, règle 2, paragraphe 6.

de la présentation tardive des données vérifiées à inclure dans le plan d'arrimage au capitaine du navire et au représentant du terminal. L'opérateur du terminal se réserve le droit de refuser d'accepter et de traiter tout conteneur en raison d'informations erronées ou incomplètes. Il s'agit d'une politique "*No VGM, no gate-in*" quand un conteneur qui arrive sans VGM ne sera pas autorisé à entrer dans le port. L'opérateur peut également le déplacer sur le navire aux frais de et sous la responsabilité du transporteur maritime.

La surveillance du respect des exigences SOLAS relève de la compétence et de la responsabilité des Gouvernements contractants en tant qu'États du port. Les transporteurs ne veulent pas, ni ne sont légalement autorisés à exécuter ce control. En outre, si le capitaine du navire doit mettre en œuvre l'interdiction sur le chargement, il est également nécessaire de déterminer les sanctions contre lui en cas de chargement des conteneurs qui ne sont pas en conformité avec la SOLAS. Quel mécanisme de contrôle devrait être adopté ? Quelle sorte d'amendes pourrait être imposée selon les législations nationales pour assurer la conformité avec les nouvelles règles ? Quid d'un expéditeur qui se trouve souvent être en situation d'infraction de cette nouvelle réglementation ?

Il semble avoir peu de sens de peser réellement chaque boîte. Des éléments appropriés du control sont les inspections aléatoires dans les ports par les organismes désignés dans chaque Etat, la pesée des conteneurs sélectionnés, l'obligation de l'audit interne et externe des utilisateurs de la méthode du calcul etc. Actuellement en France la Direction des services de transport, l'autorité compétente, n'a pas défini les méthodes de contrôle ni les sanctions. La plupart des Etats considèrent qu'il serait suffisant de sanctionner les expéditeurs en ne chargeant pas les conteneurs qui ne correspondent pas à cette règle sur un navire.

Néanmoins, certains pays imposent le renforcement de la SOLAS au niveau national. Au Royaume-Uni, il est prévu l'annulation de l'accréditation pour la méthode 2⁹³. En cas de violation récurrente de l'obligation de fournir la VGM, le Canada a introduit

⁹³ Verification UK Accreditation Scheme for Shippers, April 2015 [En ligne] <http://www.fma-agf.ca/CMFiles/Blog/GSFTakeaways/VerificationUKACCREDITATIONSchemeForShippersApril2015.pdf>

une amende pour l'expéditeur entre 600 \$ et 12 000 \$ en vertu du Canada Shipping Act de 2001. « Une amende allant jusqu'à 2 M€ pourrait être infligée en cas d'accident causé par un conteneur dont la VGM était inexact », prévient Lennart Heip, un nouveau président de l'organisation belge des chargeurs OTM (Organisation de Traffic Managers)⁹⁴.

La Convention SOLAS ne concerne pas les questions douanières. La douane demande la masse de la cargaison, tandis que la SOLAS s'intéresse à la masse totale du conteneur emballé. Néanmoins, les expéditeurs qui déclarent à tort le poids des conteneurs pourraient également faire face à l'action des autorités douanières dans les cas où les droits de douane sont appliqués selon le poids des marchandises. En Ukraine, en 2012, une enquête de la douane pendant deux semaines a révélé que plus de 56% des conteneurs entrant dans le pays étaient en surcharge par rapport au manifeste déclaré. L'indication de la masse brute exacte d'un conteneur dans une déclaration à la douane est réglementée selon la législation nationale des douanes. L'article 411 de la Code des douanes français dit :

« 1. Est passible d'une amende comprise entre une et deux fois le montant des droits et taxes éludés ou compromis toute infraction aux dispositions des lois et règlements que l'administration des douanes est chargée d'appliquer lorsque cette irrégularité a pour but ou pour résultat d'éluder ou de compromettre le recouvrement d'un droit ou d'une taxe quelconque et qu'elle n'est pas spécialement réprimée par le présent code.

2. Tombent, en particulier, sous le coup des dispositions du paragraphe précédent, les infractions ci-après quand elles se rapportent à des marchandises de la catégorie de celles qui sont passibles de droits ou taxes : [...]

b) les déficits sur la quantité des marchandises placées sous un régime suspensif, en magasins et aires de dédouanement ou en magasins et aires d'exportation ; [...]

f) les excédents sur le poids, le nombre ou la mesure déclarés; [...]

h) Toute manœuvre ayant pour but ou pour résultat de faire bénéficier indûment son auteur ou un tiers d'une exonération, d'un dégrèvement, d'une déduction, d'un

⁹⁴ « La réglementation SOLAS pèse sur les chargeurs », *Supply Chain Magazine*, n° 2233, 14.03.2016. [En ligne] <http://www.supplychainmagazine.fr/NL/2016/2233/>

remboursement ou d'une taxe réduite prévus en ce qui concerne l'octroi de mer et l'octroi de mer régional. »

Enfin, les missions du contrôle de l'application de la nouvelle exigence se répartissent entre d'une part les autorités gouvernementales et d'autre part les services de douane qui jouent le rôle d'un organisme de contrôle supplémentaire. A notre avis, pour accroître l'efficacité du contrôle, il faudra parvenir à une plus grande coopération entre les différentes administrations.

Une mauvaise surveillance et l'application de la législation existante représente un risque pour la sécurité du transport maritime. Bien entendu dans un environnement réglementaire complexe, la coordination internationale doit être améliorée. Malgré un alignement des objectifs, les autorités nationales ne coordonnent pas ces actions. Dans ce contexte, il nous paraît indispensable de s'interroger également sur le problème croissant de la déconnexion discordante entre la focalisation de l'OMI sur le transport maritime et le fait que la mise en œuvre de cette règle est un défi fondamental pour toute la chaîne du transport.

PARTIE II. LA RESPONSABILITE DES ACTEURS DANS LA CHAÎNE DU TRANSPORT CONTENEURISE SOUS LA NOUVELLE REGLEMENTATION SOLAS

Les conséquences de la modification de la Convention SOLAS ne sont pas seulement techniques et financières mais aussi d'ordre juridique. Dans le contexte de la multimodalité impliquée par le transport de marchandises au moyen de conteneurs, la chaîne du transport avec un segment maritime se caractérise par les relations complexes des divers acteurs qui interviennent lors du déplacement matériel du conteneur et de la transmission d'informations concernant son contenu. Selon les termes des contrats chacun d'entre eux est doté de droits et d'obligations. L'accroissement du nombre des acteurs complique la gestion des risques, alors que la sécurité juridique de la chaîne d'approvisionnement revêt de plus en plus d'importance.

Au-delà des obligations contractuelles existantes qui pèsent sur les parties, la nouvelle réglementation sur la vérification du poids des conteneurs établit l'obligation légale de sécurité à tous les intervenants du transport des marchandises (Chapitre I). Il est par conséquent nécessaire d'envisager l'adaptation de ce réseau aux nouvelles exigences (Chapitre II).

Chapitre I. Une responsabilité étendue par la législation

L'amendement envisagé par l'OMI confère les responsabilités ultimes aux acteurs principaux de la chaîne du transport (Section 1). Toutefois, il faudra noter que cette règle concerne l'ensemble du commerce maritime international (Section 2).

Section 1. Les obligations légales des acteurs principaux

Il est important de définir la qualification juridique des différents intervenants auxquels s'applique la nouvelle exigence de la Convention SOLAS pour déterminer les régimes de responsabilité auxquels ils sont soumis. Les acteurs principaux mentionnés dans le texte sont le chargeur (I), le transporteur maritime, en la personne du commandant du navire (II), et le représentant du terminal portuaire (III).

I. Le chargeur

La responsabilité du poids du conteneur incombe *a priori* au chargeur⁹⁵. Auparavant il devait le déclarer de manière sincère, aujourd'hui il est obligé de vérifier le poids brut. Mais qui est le chargeur ? Etant à l'origine de l'expédition des marchandises, la notion du « chargeur » peut englober plusieurs entités : soit le propriétaire des marchandises qui effectue matériellement les opérations du chargement des conteneurs, soit la partie au contrat relative au déplacement des marchandises, donc divers intermédiaires entre l'expéditeur et le transporteur.

Les conventions internationales considèrent le chargeur comme étant une entité juridique ou personne physique ou morale au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu, c'est-à-dire toute personne dont le nom est désigné en tant que chargeur sur le connaissement ou sur le document de transport équivalent⁹⁶. Les lignes directrices de l'OMI acceptent cette définition⁹⁷. Malgré cela les difficultés du point de vue juridique persistent.

⁹⁵ Convention SOLAS, Chapitre VI, règle 2, alinéa 5.

⁹⁶ Convention de Bruxelles, art. 1, Convention de Hambourg, art. 1.3, Convention de Rotterdam, art. 1.8.

⁹⁷ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, alinéa 2.1.12.

Quel que soit l'Incoterm utilisé, le chargeur est celui inscrit sur le connaissement. Ainsi, dans le cas de la vente EXW ou FCA, l'expéditeur n'est pas obligé d'obtenir le poids du conteneur. Son acheteur étranger ayant commandé le transport en tant que chargeur contractuel doit délivrer la VGM au transporteur. Cela n'est pas logique et contraire à l'esprit de la Convention étant donné que le chargeur réel est mieux placé dans la mesure où il dispose des informations détaillées des marchandises chargées dans le conteneur. En revanche, les importateurs qui achètent selon ces termes n'ayant pas de représentant dans le pays exportateur, utilisent les services des commissionnaires de transport.

Les chargeurs réels des marchandises, peuvent également sous-traiter auprès d'entreprises spécialisées pour l'emballage ou le groupage des cargaisons dans leurs propres locaux ou bien utiliser les services d'un transitaire ou d'un NVOCC (*Non-vessel operating common carrier*) pour bénéficier de taux de fret plus avantageux. Qui sera responsable pour la vérification du conteneur ? Le chargeur sur le connaissement ou la personne au nom de laquelle a été signé le contrat de transport avec la compagnie maritime ?

Dans cette situation il faut distinguer les intermédiaires mandataires et non mandataires du chargeur. Le chargeur demeure responsable de la déclaration de poids quand il délègue l'emportage ou l'emballage de ses marchandises à l'opérateur logistique. En cas d'erreur il peut agir contre son sous-traitant. Alors qu'un transitaire qui agit comme un représentant du chargeur n'engage pas sa responsabilité pour la vérification du poids. Cependant, des NVOCC, des commissionnaires ou des groupeurs qui prennent les marchandises en charge aux centres de consolidation et achètent le transport seront considérés comme les chargeurs. Autrement dit, dans de nombreux cas, la responsabilité de la déclaration du poids incombera aux intermédiaires qui devront compter sur leurs partenaires logistiques pour fournir une information adéquate et conforme, et faire face aux conséquences.

Nous pouvons nous interroger si l'émission par un commissionnaire du connaissement « *house* » qui désigne le chargeur réel peut changer la répartition des responsabilités ? Au premier égard, il semble que la réponse serait négative. La directive de l'OMI détermine le contrat de transport, comme « *un contrat par lequel*

une compagnie de transport maritime, s'engage à transporter des marchandises d'un endroit à l'autre contre le paiement du fret. Le contrat peut prendre la forme d'un lettre de transport maritime, d'un connaissement, ou d'un document de transport multimodal »⁹⁸. La définition se réfère à une *shipping company*. Peut-être le terme « transporteur » aurait été plus précis, car il serait clair qu'il se réfère au transporteur contractuel plutôt qu'à l'entreprise fournissant le navire. Cependant, le texte de la SOLAS mentionne le document de transport équivalent au connaissement tandis qu'un NVOCC assume la responsabilité du transporteur maritime. Ainsi, *house bill of lading*, selon nous, peut être accepté comme le document du transport multimodal sous la nouvelle réglementation.

Qu'est-ce qui est changé pour les chargeurs ? En fait, en vertu des Règles de la Haye-Visby les chargeurs avaient l'obligation de déclarer le poids d'une cargaison au transporteur dans le connaissement. Cette obligation fait partie du droit des contrats. Le transporteur en cas de dommage peut agir contre le chargeur dans le cadre du contrat, mais les règles ne donnent pas le droit aux autres parties d'intervenir si elles estiment qu'une cargaison a été mal déclarée. En outre, la responsabilité du chargeur peut être contestée en se basant sur l'obligation essentielle du transporteur, celle d'assurer la navigabilité du navire⁹⁹ qui est directement liée avec le placement des cargaisons à bord selon le poids¹⁰⁰. Ainsi, le transporteur devrait vérifier le poids des conteneurs afin d'arrimer des cargaisons d'une façon optimale. Sous la nouvelle réglementation SOLAS la communication du poids vérifié au transporteur est devenue une obligation légale du chargeur¹⁰¹.

II. Le transporteur maritime

Le texte de la convention fait référence à la notion du « maître du navire » (*ship's master*). Dans ce cas le maître signifie non seulement le capitaine du navire, mais aussi l'ensemble des fonctions au sein de la compagnie maritime. Aujourd'hui

⁹⁸ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 2.1.5.

⁹⁹ Convention de Bruxelles de 1924, art. 3.1.

¹⁰⁰ Ahmad Hussam Kassem, « The legal aspects of seaworthiness », Thèse de doctorat en Philosophie du droit, Swansea University, 2006, p.59. [En ligne] <http://discovery.ucl.ac.uk/6988/1/6988.pdf>

¹⁰¹ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 4.1.

plusieurs transporteurs maritimes peuvent utiliser un seul navire dans le cadre de *Vessel sharing arrangement* (VSA), donc tout d'abord le maître est un opérateur réel du navire qui a la responsabilité de consolider et de transmettre les informations nécessaires au terminal portuaire, tandis que ses partenaires doivent les lui transmettre dans le délai prescrit¹⁰².

Le transporteur maritime est obligé de garantir que la masse brute vérifiée sera utilisée dans la planification de l'arrimage du navire. Il peut se baser sur les données transmises par le chargeur et n'est pas censé les contrôler. En revanche, le transporteur maritime peut être condamné pour l'émission d'un connaissement avec un poids erroné¹⁰³. Conformément à l'article 3.3 (c) de la Convention de Bruxelles, lorsque le transporteur a des motifs raisonnables de soupçonner que les informations fournies par le chargeur ne sont pas correctes ou qu'il ne dispose pas d'un moyen raisonnable de vérification, il n'est pas tenu de montrer ces déclarations sur le connaissement. Sinon, « *un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur, des marchandises telles qu'elles sont décrites* »¹⁰⁴.

Néanmoins, en raison de la nature du transport conteneurisé, les compagnies maritimes tendent à diminuer leur responsabilité en ajoutant dans le connaissement les réserves tels que « *said to weigh/contain* », « *weight unknown* », « *shipper's load, stowed and count* ». Les transporteurs croient que ces clauses leur offrent une protection ou un avantage¹⁰⁵, mais ce n'est pas vrai. A cet égard nous pouvons citer la décision assez récente de la cour d'appel d'Aix-en-Provence disant que « *la Convention de Bruxelles n'écarte pas la responsabilité du transporteur du fait de la différence de poids, sauf à l'égard du chargeur mais pas vis-à-vis du réceptionnaire des marchandises; que la S. A. CMA CGM (transporteur maritime) a pris en charge et manutentionné celles-ci sans réserve; que la Convention SOLAS ne prévoit aucune sanction s'agissant d'une minoration du poids; et qu'il appartenait à la S. A. CMA*

¹⁰² WSC Guidelines for improving safety and implementing SOLAS container weight verification requirements, 1 juillet 2015.

¹⁰³ CA Aix-en-Provence, 14 sep. 2001, Greystone et Alton Trading c/ Mauritrans, MSC, Generali et Saga Méditerranée, obs. Yves TASSEL, *DMF* 628, 2002.

¹⁰⁴ Convention de Bruxelles de 1924, art. 3.4.

¹⁰⁵ Kevin P. Maney, "Said to contain : fear of incurring liability creates a disincentive for cargo carriers to improve shipping container security by examining cargo", *Tulane Maritime Law Journal*, 2010, Vol. 35, n° 1, p. 323.

*CGM de relever le poids du conteneur au port de chargement.*¹⁰⁶ » Pour protéger le destinataire les juges ont écarté les dispositions de la Convention de Bruxelles ainsi que celles de la SOLAS en ce qui concerne la déclaration exacte du poids par le chargeur. De la même façon les tribunaux ignoraient les réserves trop générales et imposaient l'obligation de la vérification au transporteur¹⁰⁷.

D'autre part, la jurisprudence laisse au transporteur la possibilité d'agir contre le chargeur pour rembourser ses dépenses causées par le surpoids, par exemple le montant de l'amende payée aux douanes.¹⁰⁸ Il est vrai que le principe est une obligation implicite d'indemniser des préjudices causés. Cependant, le transporteur peut faire face à certains obstacles lors du litige lié au surpoids. Premièrement, les tribunaux traditionnellement hésitent à permettre à une partie responsable de la violation du droit d'obtenir une indemnisation d'une autre partie. Le raisonnement du juge est que l'indemnisation pourrait encourager un comportement illicite. Deuxièmement, si le transporteur savait ou aurait dû savoir que le conteneur était en surpoids, l'indemnisation n'est pas possible. Troisièmement, l'indemnisation est possible uniquement dans le cas où le paiement était imposé par la loi, mais pas volontaire. Ainsi, si le transporteur avait la possibilité de se défendre contre l'imposition d'une amende, alors qu'il a choisi de payer l'amende plutôt que de la contester, il peut être empêché de demander une indemnisation au chargeur.

Sous la nouvelle réglementation SOLAS la responsabilité du transporteur maritime paraît même allégée. Il peut toujours utiliser le certificat VGM comme la preuve pour s'exonérer de l'obligation du contrôle physique et ainsi prouver sa bonne foi. Le poids de la cargaison peut être déterminé en se basant sur la VGM qui peut donc constituer une preuve pertinente si le transporteur fait face à des réclamations en cas de manquants. Sans déroger tous les droits traditionnels du capitaine du navire, son obligation principale est tout simplement de ne pas charger un conteneur pour lequel une masse brute vérifiée n'est pas disponible. Cependant, en cas d'incident ou d'un problème avec des conteneurs chargés sur le navire, l'administration maritime au Royaume-Uni évoque la responsabilité du transporteur et de l'opérateur du terminal.

¹⁰⁶ CA Aix-en-Provence, 8 fév. 2007, S. A. CMA CGM c/ S. A. Groupama Transport, n° 03/17830.

¹⁰⁷ P. Bonassies, C. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2^e éd., LGDJ, 2010, n° 974.

¹⁰⁸ CA Aix-en-Provence, 5 oct. 1995, Ziegler France c/ CMA, n° 92/13549.

Ces derniers doivent démontrer qu'ils ont des systèmes en place pour assurer que les conteneurs ont la VGM avant le chargement et que toute modification est prise en compte.

L'arrêté d'application en France présume la responsabilité du transporteur pour des frais générés pendant le traitement du conteneur non-conforme s'il ne démontre pas un non-respect de la règle par le chargeur¹⁰⁹. En outre, le chargement du conteneur sans VGM à bord peut être considéré comme la faute inexcusable du transporteur maritime et dans ce cas il engage sa responsabilité. Les conséquences possibles de la mise en œuvre de ces risques sont les pertes matérielles graves pour l'armateur, la nécessité d'une compensation des dommages et des préjudices causés par l'avarie¹¹⁰.

Ensuite, nous pouvons nous interroger sur le fait que le terminal maritime devrait porter la responsabilité légale pour le voyage en toute sécurité des navires et du fret maritime.

III. Le représentant du terminal portuaire

Les terminaux doivent prendre en compte les exigences actuelles, y compris les exigences de sécurité. Le manutentionnaire est censé connaître les caractéristiques des conteneurs pour les charger et les stocker sur le terminal portuaire. Quelles sont les obligations des opérateurs des terminaux dans le cadre des nouvelles règles SOLAS ? En prenant en compte la position importante des ports dans la chaîne du transport le nouveau règlement désigne les terminaux portuaires en tant que bénéficiaires de l'information pour planifier l'arrimage et impose une responsabilité conjointe et solidaire avec le transporteur maritime de ne pas embarquer le conteneur sans certificat VGM, tout en confirmant la jurisprudence française sur un partage de la responsabilité entre le manutentionnaire et le transporteur lors du chargement du

¹⁰⁹ 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, *JORF n° 0123*, 28.05.2016, article 5.

¹¹⁰ Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, 14.01.2016, sentencia « *Prestige* » n°865/2015 : « Les défauts des machines et un excès du poids ont affecté inévitablement la structure du navire et sa capacité de manoeuvre. (...) La négligence du capitaine revient à une faute intentionnelle au sens de l'article 5.3 de la Convention CLC de 1992, pour laquelle sa responsabilité civile est illimitée. »

navire¹¹¹. Depuis que le représentant du terminal portuaire est mentionné dans le texte de la loi, il semble que le port devient le « policier » pour veiller à ce que la masse vérifiée est à la fois disponible et raisonnablement précise avant le chargement.

Comment alors les terminaux se préparent pour faire face à des conteneurs non conformes ? Les exploitants de terminaux sont bien conscients du fait que la chaîne du transport est considérée comme un système totalement intégré. Les principales sociétés d'exploitation de terminaux comme « Hutchison » ont développé des stratégies divergentes pour contrôler des grandes parties de la chaîne d'approvisionnement. La philosophie de « porte-à-porte » a transformé un certain nombre d'opérateurs de terminaux en organisations logistiques. Les services offerts comprennent l'entreposage, la distribution et les services à valeur ajoutée (par exemple le pesage des conteneurs).

Dans la pratique, tous les conteneurs seront probablement autorisés à entrer dans le terminal, mais seront bloqués pour le chargement jusqu'à ce que le VGM ait été confirmé. Lorsque le certificat VGM a été fourni par le chargeur ou transmis au terminal par le transporteur, l'opérateur du terminal n'est pas obligé de vérifier le poids. Toutefois, si l'opérateur du terminal établit qu'une masse diffère de celle déclarée par le chargeur, la masse obtenue sur le terminal avec un équipement certifié doit être utilisée pour la planification d'arrimage.

En outre, l'exploitant du terminal en tant qu'opérateur logistique peut empoter les conteneurs dans le port ce qui signifie qu'il doit vérifier le poids. Selon Murray King, juriste maritime australienne, la modification de la réglementation peut renforcer la tendance à empoter les marchandises dans les ports¹¹². Grâce à une plus grande attention au poids des conteneurs les transporteurs routiers seront moins susceptibles de transporter des conteneurs en surpoids, donc ce fret peut être traité dans les zones logistiques des ports.

¹¹¹ CA Rouen, 26 janv. 2012, « *Canmar pride* », *DMF* 2012, 832, obs. C. de Cet Bertin.

¹¹² Murray King, "The Problem of Misdeclared Container Weight", *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14.09.2015.

La Convention SOLAS augmente l'exposition juridique d'un opérateur du terminal dans la mesure où il ne répondrait pas à ses obligations, il en découlerait un accident et des coûts accrus. Ainsi, l'implication des ports ajoute une nouvelle « couche » de responsabilité entre l'expéditeur et le transporteur maritime en étendant l'intérêt de l'OMI aux ports.

Ensuite, il faudrait se pencher sur les conséquences pour le commerce maritime qui ne se limitent pas aux responsabilités indiquées dans le texte de la convention.

Section 2. L'impact réel sur le commerce maritime

Compte tenu des changements importants qui entrent en vigueur au 1 juillet 2016, les diverses questions se posent inévitablement au sujet de la conformité du commerce maritime au nouveau régime. L'impact est très ressenti : la livraison du conteneur sans masse brute vérifiée implique une responsabilité supplémentaire en ce qui concerne le pesage dans les ports (I) et donne lieu à de réclamations potentielles (II).

I. Le port en tant que point de pesage

Les conteneurs visés par la nouvelle règle doivent être pesés avant le chargement. Malgré le fait que la responsabilité de fournir une VGM incombe aux chargeurs, l'OMI insiste clairement pour que toutes les parties concernées travaillent ensemble pour la conformité¹¹³. La question qui se pose est de savoir à quel point de la chaîne du transport il est possible de les peser et quelles installations pour le pesage existent actuellement ? Il convient également de demander si les terminaux sont capables de peser ou vérifier le poids des conteneurs.

A première vue, le port semble le lieu le plus adapté pour le contrôle final de la pesée des conteneurs qui peut être effectué à l'entrée du port ou des terminaux à conteneurs lorsque les déclarations des expéditeurs semblent douteuses. Cependant, la procédure impose deux défis majeurs pour les autorités portuaires : des investissements dans

¹¹³ IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014, paragraphe 13.1.

une infrastructure appropriée et, de façon plus concrète, l'espace physique nécessaire pour de telles opérations.

La solution possible afin de diminuer les coûts est d'utiliser l'équipement disponible, tel que les ponts bascules. Les ponts bascules déterminent le poids total de la semi-remorque lors de l'entrée dans le terminal. Le camion doit passer à nouveau le pont-basculé en sortant vide de sorte à ce que son poids à vide puisse être déduit. Cela n'est pas pratique lorsque le camion transporte deux conteneurs ou (ce qui est normal dans la pratique quotidienne) part du terminal avec un autre conteneur. Cette méthode nécessite l'espace pour l'installation et la place pour les camions et les conteneurs en attente. Les ponts bascules fixes ne peuvent pas être bien placés pour les conteneurs qui arrivent par le train-bloc ou par le transport fluvial. En outre, les balances ne sont pas toutes certifiées, ainsi, ce qui en fait une solution à court terme.

La plupart des grues utilisées dans le processus du chargement des navires sont munies de systèmes de pesage et ne nécessitent aucune surface supplémentaire. L'inconvénient est que ces systèmes de pesée ne sont pas très précis car ils sont orientés vers la sécurité de travail. En outre, les grues ne peuvent pas déterminer le poids individuel lors du levage en mode double, comme on le fait souvent pour gagner du temps. Elles ne sont pas calibrées et ne délivrent pas les certificats, mais le problème le plus important est l'obtention tardive du poids car les transporteurs ont besoin d'avoir toute information en avance pour effectuer la planification de l'arrimage. Par conséquent, son intégration dans le système d'exploitation du terminal ou d'un logiciel de planification du navire n'est pas envisagée.

L'équipement de manutention avec les *twistlock load sensors* peut peser des conteneurs, même individuellement lors du levage en mode double. Il assure la continuité du cycle de charge et la précision à plus ou moins 200 kg¹¹⁴. La combinaison des équipements existants et les processus d'exploitation est susceptible d'être l'une des principales considérations pour les opérateurs portuaires et terminaux. Il y a peu de chance de réinvestissement dans le matériel de manutention, donc la

¹¹⁴ Simon Everett, "The options for ports offering VGM compliance", *Port technology, Container weighting E-book 2016*, p. 4-6 [En ligne] www.porttechnology.org

compatibilité de la solution technologique avec des équipements existants sera cruciale.

Le WSC avait insisté pour que la pesée ait lieu sur les terminaux. D'après l'IAPH, seulement 36% des 74 terminaux portuaires pèsent régulièrement les conteneurs. Aujourd'hui de nombreux opérateurs envisagent d'offrir un service de pesage. Vu que la convention n'impose pas aux ports de fournir les moyens de pesage, ils pourraient obtenir un avantage commercial et concurrentiel en proposant un nouveau service. Bien que ce service sans doute soit utile, il augmente la complexité et le temps pour le processus de manutention. Encore que l'incertitude demeure quant au temps d'attente et à la facturation. Maintenant l'opérateur du terminal semble être la partie qui supporte le coût (49% parmi ceux qui pèsent). La deuxième option est de facturer ces dépenses à l'expéditeur ou au destinataire (41%). Les coûts peuvent varier jusqu'à 200 euros¹¹⁵.

Au contraire, pour éviter la congestion qui « peut se produire si des erreurs d'annonce de poids sont détectées à un stade tardif, dans le port ou dans la zone du terminal »¹¹⁶, d'après Isabelle Ryckbost, secrétaire générale d'ESPO (European Sea Ports Organisation), certains ports ont introduit le principe « Pas de VGM – pas d'entrée ». Toutefois, nous sommes d'accord avec le Président de l'ITF Paddy Crumlin que l'option la plus pratique afin de renforcer l'application du règlement est d'introduire la responsabilité des ports pour la vérification d'un certain pourcentage de conteneurs quand la précision de l'équipement de manutention est plus que suffisante¹¹⁷. La question qui se pose est de savoir comment les terminaux et les transporteurs feront face à un conteneur non-conforme ? Il serait prudent de déterminer clairement les risques dans ce cas de figure.

¹¹⁵ Rapport de l'enquête sur les conteneurs en surpoids ou mal déclarés dans les ports, IAPH, 2012, p.5.

¹¹⁶ Gwenaëlle Ily, « Espo : la pesée des conteneurs présente un risque de congestion dans les ports », Le Portail Transport et Logistique, 18.06.2014. [En ligne] <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/76204/espo-la-pesee-des-conteneurs-presente-un-risque-de-congestion-dans-les-ports.html>

¹¹⁷ « Weighing it up », *Port strategy*, 23.07.2014. [En ligne] <http://www.portstrategy.com/news101/port-operations/port-services/weighing-it-up>

II. Les réclamations potentielles

Alors que la solution adoptée par l'OMI est censée diminuer les risques dans la chaîne du transport maritime, selon les experts l'entrée en vigueur de la convention modifiée et de son décret représente des risques commerciaux pour les parties concernées et peut devenir la source pour des litiges entre eux¹¹⁸. Ce conteneur devrait être mis de côté jusqu'à la vérification de son poids et un différend en découlerait certainement. La plupart des professionnels de transports n'accepte aucune responsabilité et ne supportera pas les frais liés au surpoids des conteneurs, tandis que les conséquences techniques d'un refus du conteneur pour l'embarquement sont énormes. Nous pouvons déterminer des risques commerciaux et des risques administratifs.

A. Les risques commerciaux

La première question qui doit être envisagée sérieusement est tout retard éventuel qui pourrait être causé lorsqu'un conteneur n'est pas conforme à la déclaration de l'expéditeur. Les problèmes possibles peuvent comprendre les pénalités contractuelles impactant directement l'exportateur et son importateur : les revendications des destinataires pour le chargement incomplet et le non-respect du délai de livraison. Par ailleurs, les pénalités d'ordre financier incluent le faux fret, les surestaries, les frais de port et de stockage, la répercussion des frais de pesée et de manutention à la charge de l'expéditeur. Nous pouvons ajouter là-aussi les frais administratifs pour la modification des documents¹¹⁹.

Si le terminal du port de chargement a adopté la règle « *No VGM, No Gate-in* », le conteneur pourra être refusé à l'entrée du terminal. Des coûts additionnels correspondant au temps passé avant l'acceptation du conteneur pourraient être facturés par le transporteur routier. Si un conteneur est, par erreur, chargé sur le navire sans masse brute vérifiée, les ports de transbordement pourront le refuser et celui-ci sera donc immobilisé et retardé.

¹¹⁸ Vincent Calabrèse, « Poids des conteneurs : une source de litiges entre chargeurs et armateurs ? », *L'Antenne*, n° 19.679, 05.04.2016, p. 1.

¹¹⁹ Konstantinos Kofopoulos, « Problems with inaccurately declared weight in the container trade », *Shipping and Trade Law*, n° 13, 01.06.2013, p.3.

Quel que soit le type de conteneur, vu qu'il a été scellé après une inspection régulière, il est impossible d'alléger le poids du conteneur sur un terminal. Pour procéder à cet allègement du poids, il faut impérativement que le conteneur retourne au dépôt d'emportage. Donc la surcharge des conteneurs résulte en des coûts supplémentaires pour le retour, le ré-emportage et les frais d'inspection. Il est alors très important de bien vérifier la capacité du conteneur et de faire en sorte que le poids des produits empotés ne dépasse pas le poids autorisé.

En outre, l'Union internationale des assurances maritimes (IUMI) estime que le retard éventuel aurait probablement un effet sur le secteur de l'assurance des marchandises à court terme sous la forme de « l'augmentation de l'exposition aux risques en raison des perturbations dans la chaîne du transport; les retards des conteneurs non pesés avec les denrées périssables ou des cargaisons sensibles au facteur du temps de la livraison et le risque d'accumulation des conteneurs dans les ports »¹²⁰. D'autre part, une déclaration de poids erronée peut rendre caduque toute assurance ad-valorem : le chargeur risque donc d'assumer l'intégralité des responsabilités financières.

B. Les risques administratifs

Le non-respect de la nouvelle réglementation identifié lors du contrôle dans certains pays, par exemple en Danemark ou en Belgique, sera une infraction pénale sanctionnée par une amende administrative ou des poursuites pénales dans le cas d'atteinte ou de menace à la vie ou la santé d'autrui¹²¹. L'incohérence des informations peut entraîner la procédure très longue et coûteuse de l'inspection complète de la cargaison par les agents des douanes, et dans le cas d'avoir délibérément tenté la fraude douanière être sanctionnée par une amende. L'augmentation du montant des amendes est envisagée dans le futur.

¹²⁰ Press release "IUMI welcomes new container weighing directive", 23.05.2016 [En ligne} http://www.iumi.com/images/documents/Press_releases/160523_IUMI_Container_Weighing_Press_Release_FI_NAL.pdf

¹²¹ Règlement relatif à la vérification du poids des conteneurs conditionnés, l'Autorité maritime danoise 13.01.2016, art. 7, Loi belge du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation, Chapitre VI.

Pour résumer, l'amendement de la SOLAS affecte largement les activités des acteurs du commerce maritime donc ces derniers doivent examiner les relations avec leurs partenaires ainsi que les possibilités d'adaptation de la chaîne du transport aux nouvelles exigences.

Chapitre II. L'adaptation de la chaîne du transport aux nouvelles exigences

Comment faut-il adapter la chaîne du transport pour répondre concrètement à l'obligation de déclaration du poids des conteneurs ? L'amendement SOLAS encadre le transport maritime mais se réfère aux parties commerciales concernées qui devraient établir des accords pratiques. Il s'agit des relations contractuelles des acteurs (Section 1) et des arrangements pour la conformité des opérations dans la chaîne du transport (Section 2)

Section 1. Les implications contractuelles pour les acteurs

Afin de se protéger des réclamations potentielles les nombreux acteurs de la chaîne du transport ont besoin d'examiner leurs relations contractuelles (I) et modifier par la suite les termes des contrats commerciaux (II).

I. La multiplicité des contrats dans le commerce maritime

Le transport conteneurisé est une conséquence d'une transaction commerciale entre un vendeur et un acheteur. Bien souvent mais pas toujours le vendeur est aussi le chargeur initial. Suivant les termes d'usage du commerce international choisis par les parties dans le contrat de vente, le contrat de transport sera soit à la charge du vendeur, soit à la charge de l'acheteur. Bien que la majeure partie du commerce mondial transite par mer, le voyage maritime est seulement un élément dans une chaîne complexe du transport.

Le service « porte à porte » implique l'interaction d'environ 25 acteurs différents, la génération de 30-40 documents, l'utilisation de 2-3 modes différents de transport et au moins 12-15 emplacements physiques des conteneurs. Au lieu de conclure plusieurs contrats avec les opérateurs, l'expéditeur peut mandater cette mission et remplacer tous les contrats par un seul, avec un intermédiaire, un organisateur de transport, qui est capable de sélectionner les opérateurs, d'évaluer des risques, d'élaborer des contrats et de suivre leur performance.

Les fabricants les plus actifs peuvent produire les volumes élevés pour expédier les conteneurs complets. Les envois des petits producteurs doivent être consolidés avant d'être expédiés par mer dans le conteneur. Les intermédiaires peuvent envoyer autant un conteneur complet qu'un conteneur consolidé pour leurs clients. En tant qu'agents de la cargaison ils facilitent l'ensemble des transactions commerciales internationales avec d'autres auxiliaires de transport.

Ces acteurs économiques nommés différemment selon les pays et les traditions sont également soumis à des cadres juridiques différents. Ceci est probablement l'une des plus grosses difficultés pour permettre de donner une définition juridique des intermédiaires de transport comme les courtiers, les transitaires et les commissionnaires du transport quand le système juridique dépend de la mission qui leur est confiée.

Le déplacement du conteneur ne peut être réalisé que par des transporteurs dans le cadre du contrat de transport. Il est important de distinguer le transporteur maritime et le transporteur apparent ou contractuel, comme le NVOCC. En outre, afin d'exploiter leur flotte et effectuer des tâches commerciales essentielles, les transporteurs maritimes ont déployé des agents dans les ports qu'ils desservent. Ce personnel essentiel est en contact direct avec les chargeurs ou les transitaires et a un rôle important pour la sécurité de la chaîne de transport de conteneurs. Toutefois, les phases de post-acheminement ou de préacheminement font intervenir des entreprises du transport routier ou ferroviaire et des opérateurs logistiques.

Chaque service offert tout au long de la chaîne logistique implique la participation d'entreprises multiples : un acconier, un manutentionnaire, des transporteurs, un commissionnaire en douane ainsi que d'autres organismes gouvernementaux, des agents d'entrepôt, des banques et des assureurs. Désormais nous pouvons ajouter dans cette liste les fournisseurs du certificat VGM. Vu que le déplacement des marchandises est accompagné par le transfert de la prise en charge des conteneurs de personne à personne, tous ces intervenants même n'étant pas directement les parties liées au contrat de transport peuvent avoir une responsabilité juridique en cas de mauvaise exécution du contrat de transport.

Le commerce international s'appuie sur quatre principaux types de contrats. Ceux-ci servent à établir la relation commerciale entre les partenaires commerciaux (le contrat de vente), définir les modalités de la transaction et du paiement (le lettre de crédit), de son expédition (le connaissement), et de confier la responsabilité de la perte entre les parties concernées (le contrat d'assurance)¹²². Néanmoins, le contrat du commissionnaire est différent du contrat de transport lui-même, car son contrat encadre l'organisation du transport. En conséquence, le réseau complexe des intervenants, leurs interactions, les mouvements et les flux d'informations associées à la circulation internationale des marchandises sont réglés par de nombreux contrats.

Il est clair que contrairement au contrat de transport qui est juridiquement bien connu et soumis à des réglementations spécifiques au niveau national et international, d'autres services qui exigent l'accomplissement de tâches spécifiques, la manipulation ou le stockage des marchandises, ne le sont pas. Pour certains types de contrats, comme le connaissement, l'incorporation des termes et des conditions en très petits caractères ou qui ne sont pas accompagnées par l'accord initial peut être une pratique courante. Toutefois, les contrats liés au transport maritime sont toujours traités à un niveau de négociation individuelle. Etant donné la complexité de ces contrats, il est nécessaire de négocier soigneusement ou risquer d'être enfermé dans un arrangement non-satisfaisant pour un an ou plus.

Dans ce business l'incertitude a un impact significatif, donc les expéditeurs, les transitaires, les exploitants de navires et les terminaux ont besoin d'établir des procédures et des formalités à respecter afin de limiter les risques et les coûts ainsi que d'assurer la rentabilité de leurs entreprises.

II. La limitation de la responsabilité par les contrats

L'efficacité de la nouvelle règle dépend finalement de la rigueur avec laquelle elle est appliquée. Les acteurs de la chaîne du transport doivent préciser le régime juridique associé aux nouvelles obligations. La solution la plus commode est de prévoir par contrat les clauses nécessaires ce qui permet d'être clair et précis au sujet des

¹²² Organisation de coopération et de développement économiques, « La sûreté du transport intermodal de conteneurs », Les éditions de l'OCDE, 2005, p. 113.

conditions des responsabilités et de mettre en œuvre les accords contractuels. Cependant, il ne faut pas oublier que la liberté contractuelle est limitée par les dispositions d'ordre public comme par exemple l'interdiction pour un transporteur de s'exonérer de toute responsabilité ou l'interdiction des clauses contraires aux conventions internationales.

Comme nous l'avons déjà vu, le commerce maritime comprend un ensemble des contrats connexes couvrant une variété de sujets tels que la transaction commerciale (A), l'organisation du transport (B), la manutention (D) et le déplacement des marchandises (C), l'assurance de la cargaison (E) etc. Pour comprendre comment les acteurs peuvent répondre à cette nouvelle règle, nous allons étudier les implications juridiques pour les contrats principaux.

A. Vendeur – acheteur

Les parties au contrat de vente disposent d'informations détaillées concernant la cargaison destinée à l'expédition. Le chargeur initial est le seul intervenant dans la chaîne de transport qui empote les marchandises dans le conteneur et qui est bien placé pour la vérification du poids. Considérant les Incoterms utilisés par les cocontractants, ces derniers sont tenus de déterminer qui doit obtenir la masse brute, par quelle méthode et comment cette information peut être fournie au transporteur. Si le vendeur n'est pas le chargeur mais s'il veut utiliser la méthode du calcul du poids il faut mettre en œuvre l'obligation des fournisseurs de fournir le poids des marchandises, dans les contrats et les appels d'offres.

B. Expéditeur – transitaire / commissionnaire

Dans les relations avec les intermédiaires tout d'abord il faut clarifier le rôle du prestataire de service. Soit il est simple représentant de l'expéditeur, soit il agit en son propre nom en tant que commissionnaire du transport. Dans le premier cas, même si la masse brute vérifiée est obtenue par un transitaire, le chargeur dans le connaissance reste responsable de la justesse de l'information. Ainsi il faut encadrer la sous-traitance du pesage en introduisant l'obligation de la diligence raisonnable et la répartition des couts dans le cas de l'inexactitude du poids vérifié.

Si l'intermédiaire conclut le contrat de transport pour son compte et apparaît sur les documents en tant que chargeur, en plus des engagements contractuels par rapport au transporteur il s'expose aux risques d'amendes et autres pénalités. Si un conteneur est refusé pour l'embarquement, soit en raison du manque de la déclaration vérifiée soit d'une déclaration inexacte, le commissionnaire peut recevoir diverses réclamations. D'une part, le transporteur et le terminal portuaire chercheront à récupérer leurs coûts associés à l'élaboration d'un nouveau plan d'arrimage, le pesage, la manutention et le stockage du conteneur. D'autre part, le propriétaire de la cargaison est susceptible de vouloir réclamer les coûts consécutifs aux retards.

Même si le commissionnaire de transport insiste sur le fait que son client est un chargeur réel, il peut éviter d'engager sa responsabilité personnelle pour la mauvaise déclaration du poids. Ses relations avec le client peuvent être régies par le contrat type commissionnaire de transport ou par un contrat écrit spécifique. Dans ce dernier cas de figure, il est possible de rajouter des clauses pour que le commissionnaire de transport se prémunisse de la défaillance éventuelle de son client. Il s'agit d'inclure une garantie du chargeur concernant la déclaration du poids et la conformité à toutes les lois et les règlements, d'introduire une indemnisation pour les frais engagés en cas de retard, des surestaries ou toute amende ainsi que d'exiger de l'expéditeur de payer un fret supplémentaire si les marchandises sont repesées. L'exercice est subtil pour ne pas froisser son client mais néanmoins arriver à son objectif de clarification contractuelle. En absence de contrat spécifique, le commissionnaire peut ajouter ces clauses dans le *House bill of lading* qui couvre l'expédition concrète ou demander à son client d'émettre la garantie annuelle afin de décliner la responsabilité sous condition que le commissionnaire agit selon les instructions du chargeur.

Les organisateurs du transport peuvent investir dans leurs propres installations de pesage ou mettre en place des accords avec d'autres prestataires de services pour utiliser leur équipement. En effet, cela peut représenter une opportunité commerciale pour certains opérateurs logistiques. En outre, la plupart des transitaires et des commissionnaires utilisent déjà l'obligation de fournir la VGM pour augmenter sa marge commerciale et facturent leurs clients entre 15-25 euros pour le traitement de chaque conteneur.

C. Chargeur – transporteur maritime

D'un point de vue contractuel, les connaissements et d'autres contrats pour le transport de marchandises par mer exigent déjà du chargeur de fournir des informations précises sur le poids de la cargaison. De telles clauses exigent également du chargeur d'indemniser le transporteur pour toute inexactitude dans les détails fournis. Ces clauses ont pour but de faire payer plus si le poids est sous-déclaré¹²³. Cependant, la question du poids des conteneurs a maintenant des conséquences autres qu'une simple question de frais de transport.

Les transporteurs devraient réévaluer leurs accords actuels de services, envisager des modifications de leurs conditions standard, des termes du connaissement et des tarifs pour se protéger contre les retards de livraison et les coûts supplémentaires provoqués par les expéditeurs ne fournissant pas la vérification du poids à l'heure ou déclarant un poids erroné. Les P & I clubs invitent les membres à prévoir les conditions contractuelles qui visent à faciliter l'indemnisation dans certaines circonstances selon la loi applicable. Par exemple établir le privilège du transporteur à la cargaison si les expéditeurs ne paient pas les frais qui leurs sont dus.

Les précisions contractuelles sont nécessaires également pour combler les lacunes dans l'amendement de la SOLAS et les directives de l'OMI, comme l'absence de délais appropriés pour la présentation de la VGM ou la responsabilité pour l'obtention de la masse brute dans le cas du dommage pendant le voyage requérant le ré-empotage des marchandises par le transporteur maritime. Qui est autorisé à signer les certificats ? Qui doit payer les dépenses pour la pesée de contrôle lorsque la masse brute déclarée est avérée correcte ? Ces questions doivent être déterminées par les parties concernées. Puisque l'expéditeur est légalement responsable d'obtenir et de fournir la masse brute vérifiée, il peut être prévu que tout fournisseur des services tiers chercherait le remboursement du coût de la pesée.

Cependant, les transporteurs doivent être prudents et ne pas trop compter sur cette protection contractuelle. Même si les expéditeurs peuvent manquer à leurs

¹²³ The Orient Overseas Container Lines (OOCL) Terms of Carriage, 2006, rule 24.

obligations dans le contrat de transport, il sera très difficile d'établir un lien de causalité entre cette violation et le problème de stabilité du navire créé par la suite. Cette difficulté est accentuée lors de l'exploitation de plus grands navires. Les chargeurs peuvent se défendre face à de telles allégations sur la base que leur conteneur individuel n'a pas causé de dommages, tandis que l'accident a été causé par une accumulation de conteneurs en surpoids, chargés par le transporteur en violation de ses obligations vis-à-vis à la Convention SOLAS.

En outre, les assureurs avertissent les transporteurs maritimes et les exploitants de terminaux qu'il faut avant tout vérifier leur droit de refuser des conteneurs non conformes à la nouvelle réglementation SOLAS. D'après David Mahoney, directeur de P & I chez le courtier Aon, « si le transporteur a une véritable raison pour refuser un conteneur alors il n'y a aucune source de préoccupation. Cependant, cela devient un problème pour l'opérateur du navire, s'il n'y a aucune preuve de la cause du refus et le propriétaire de la cargaison a une confirmation de chargement qui dit que le conteneur devait être chargé sur un navire donné et livré à un port à un moment donné »¹²⁴. En cas de refus non-justifié du conteneur le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur pour les pertes causées, donc il faut une preuve claire qu'un conteneur enfreint la règle pour qu'il soit refusé.

En ce qui concerne les charte-parties, les fréteurs doivent demander l'incorporation dans les contrats des dispositions appropriées qui obligent les affréteurs à mettre en place des procédures afin d'empêcher l'expédition de conteneurs en surpoids ou mal déclarés, fournir un plan d'arrimage complet et précis de préférence avant l'arrivée du navire au port de chargement, garantir que tous les conteneurs transportés sont correctement construits et entretenus et ne sont pas chargés au-delà de leur masse brute maximale, veiller à ce que l'arrimage soit effectué de telle sorte que le poids limite ne soit pas dépassé.

¹²⁴ Jon Guy, "Rationale needed to refuse containers over weight rule, insurers say", 27.12.2015. [En ligne] <http://www.joc.com/node/3261126>

D. Transporteur maritime - terminal portuaire

Le transporteur contractuel qui est confronté en première instance aux intérêts des marchandises, pour répondre à ces engagements doit être sûr que les opérations des sous-traitants, y compris des terminaux, sont bien en règle et que leurs engagements sont couverts par une compagnie d'assurance financièrement solide.

Les exploitants de terminaux, à leur tour, doivent veiller à ce que leurs accords avec les compagnies maritimes comprennent une clause qui garantit que l'information sur le poids des conteneurs est fournie par le transporteur avant ou au moment de la livraison du conteneur sur le terminal. Cependant, la question la plus importante est de savoir comment un terminal doit gérer le conteneur non conforme. Si l'expéditeur est loin géographiquement, qui devrait être responsable du ré-empotage du conteneur pour assurer le respect de la réglementation ? Qui paie pour les frais de stockage ? Où devrait-il être stocké ? Si l'expéditeur ne paie pas ces frais supplémentaires immédiatement, qui doit les supporter avant que la facture soit transférée au chargeur ? Le contrat devrait également contenir une clause de dégageant de responsabilité stipulant que toutes les conséquences de l'inexactitude de la vérification de la masse brute par le chargeur seront aux risques de la compagnie maritime et prévoir une indemnité pour de tels événements.

Les exploitants de terminaux pourraient convenir avec les expéditeurs ou les compagnies maritimes la possibilité de vérifier la masse brute au nom du chargeur. L'arrangement doit alors contenir une clause stipulant que les coûts ne seront pas facturés à l'opérateur du terminal. En revanche, il faut bien préciser qui va payer pour ces services, étant donné les montants relativement petits et que le port n'a aucun contact direct avec les chargeurs.

Les terminaux appliquent souvent les conditions générales de l'Association des exploitants des terminaux de Rotterdam. Ces conditions considèrent le pesage comme une partie du travail effectué par l'opérateur du terminal. Dans ce cas il semble nécessaire d'introduire dans les contrats des dispositions spécifiques pour clarifier que la vérification de la masse brute ne fait pas partie des services

principaux. Si le port effectue l'emportage des conteneurs LCL, il doit communiquer le poids de calage à son cocontractant pour le calcul de la VGM.

Grâce à la négociation des conditions contractuelles les terminaux seront en mesure de satisfaire les nouvelles obligations et d'atténuer leur exposition à la loi ou se protéger par une couverture d'assurance.

E. Contrats d'assurance

L'industrie de l'assurance sans aucun doute est impactée par ces nouvelles exigences. Les dommages lors de transport des conteneurs sont souvent causés par des déclarations inexactes du poids des conteneurs, donc la réglementation visant à réduire la fréquence de ces incidents est bienvenue. Nous supposons que l'amendement de la SOLAS aura peu d'influence négative sur les primes d'assurance et nous pourrions même voir des réductions à long terme si la statistique des accidents s'améliore. Les assureurs n'ont pas officiellement évalué le changement de l'exposition à de nouveaux risques, mais ils sont aptes à se conformer à une révision législative. Cependant, du point de vue contractuel, il reste l'incertitude considérable quant à la réponse des compagnies d'assurance.

Les conditions générales des P & I prévoient que « le membre doit se conformer avec toutes les exigences légales de l'Etat du pavillon du navire concernant le fonctionnement du navire (...) en toute sécurité, y compris la convention SOLAS »¹²⁵. Par conséquent, le non-respect de cette condition peut priver la compagnie maritime du droit à la couverture du P & I. Cela est susceptible d'être assimilé aux amendes imposées pour le chargement sans VGM.

En outre, les P & I excluent expressément les coûts et les dépenses découlant d'un défaut de charger une cargaison, les réclamations relatives aux surestaries ou au retard, la perte monétaire générale du membre ou de perte particulière de temps, sauf si le membre est légalement responsable et cette responsabilité est couverte par le

¹²⁵ Gard Rules 2016, Rules for ships, Rule 8 Classification and certification of the Ship. [En ligne] http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=781883&p_document_id=781871

contrat d'assurance. D'où ressort l'importance d'analyse des accords opérationnels existants pour limiter les risques financiers.

L'assurance de la responsabilité civile des chargeurs doit couvrir les risques des pertes découlant de la divulgation de la VGM incorrecte ou dans le cas de l'absence de l'information nécessaire. Cependant, les exclusions de garantie dans les contrats d'assurance peuvent être élargies pour s'étendre à la déclaration inexacte du poids. Ainsi, les entreprises doivent envisager comment obtenir la preuve de l'assurance de leur responsabilité ou de la responsabilité des tiers pour leurs cocontractants. Il est probable qu'un nouveau produit d'assurance peut être exigé pour couvrir cette responsabilité. Les commissionnaires peuvent utiliser l'assurance de leur responsabilité professionnelle : *Fines & duties* et *Errors & Omissions*.

Pour les intérêts cargaison, si le poids n'a pas été vérifié, en plus du retard de la livraison, les conteneurs laissés dans le port seront soumis à des risques plus élevés. Dans ces circonstances, il vaut mieux prévoir que les expéditions soient couvertes par la police « Tous les risques ». Dans le cas où le conteneur sans VGM a besoin d'être dérouté, une déviation dans l'itinéraire devra être signalée à la compagnie d'assurance. Il faut tenir compte également que les pénalités administratives ne peuvent pas être assurées.

Il convient de conclure que les acteurs du secteur maritime cherchent à formuler des contrats plus stables et simples qui profitent aux deux parties. Pourtant, à cela doit s'ajouter l'adaptation des opérations du transport à la SOLAS.

Section 2. La conformité des opérations à la législation nouvelle

Le fonctionnement optimal de la chaîne du transport dans les nouvelles conditions nécessite l'exécution d'un ensemble d'actions distinctes. Malheureusement, ces actions ne sont pas toujours dans les intérêts des acteurs de la chaîne. Autrement dit, les entreprises sont principalement concentrées sur l'optimisation de leurs propres processus ce qui résulte souvent la mauvaise performance de la chaîne. Cependant, l'objectif commun de la conformité à la nouvelle réglementation est réalisable si les

entreprises coordonnent les flux des informations dans la chaîne (I) et acceptent l'alignement vers la responsabilité solidaire (II).

I. La circulation des informations dans la chaîne du transport

Le commerce international est impossible sans la transmission sécurisée des informations parmi de nombreux acteurs. Ces informations incluent des spécifications des marchandises expédiées, les quantités emballées sur chaque palette et dans chaque conteneur, des informations concernant des paiements, des autorisations à agir au nom et pour le compte du chargeur ou du destinataire, les détails sur la prise en charge des marchandises et désormais le certificat de la masse brute vérifiée.

Comme nous l'avons déjà indiqué, chaque transaction peut impliquer plusieurs acteurs. Etant donné que le transporteur maritime et l'opérateur portuaire se basent sur les données transmises afin de prendre la décision de l'embarquement des conteneurs, les perturbations des circuits d'informations peuvent avoir des conséquences potentiellement graves. Ce risque est aggravé parce que la plupart des flux d'informations dans le commerce international est encore sur papier ce qui est coûteux et inefficace.

L'élément clé afin d'assurer la conformité des opérations du transport conteneurisé est d'organiser une bonne circulation de l'information entre le chargeur ou le commissionnaire et le transporteur ainsi que le terminal, pour que la VGM, selon la règle, puisse être reçue assez tôt pour être utilisée dans le plan d'arrimage du navire. Le problème est particulièrement important si certains terminaux refusent d'accepter les conteneurs sans avoir reçu la VGM tandis que les autorités locales s'abstiennent de dicter des règles opérationnelles aux intervenants de la chaîne du transport.

Comment soumettre la masse brute vérifiée ? La méthode la plus simple est de la saisir de manière dématérialisée en utilisant l'une des interfaces existantes dans le secteur. Les compagnies maritimes adaptent leurs web-sites pour transmettre les informations nécessaires. Egalement, il est proposé d'utiliser le système EDI (*Electronic Data Interchange*) déjà installé pour certains clients pour soumettre leur

bookings et les instructions. Les prestataires des services des outils informatiques comme INTTRA, GT Nexus, CargoSmart et une plate-forme AP+ sur Grands Ports Maritimes de Marseille et du Havre ont développé aussi les solutions pour transmettre la déclaration de la VGM.

Vu qu'il n'existe pas de modèle universel qui doit être utilisé pour communiquer ces informations, en tant que standard mondial, le message VERMAS (Verified Gross Mass Message) a été créé. C'est un message EDIFACT qui contient, outre la masse brute vérifiée, la signature de la personne habilitée à fournir le poids, la date de la vérification, le nom du chargeur ainsi que des références telles que le numéro du conteneur et de la réservation du transporteur maritime. A leur tour, les chargeurs et les transitaires devront examiner et adapter leurs systèmes, tels que la planification des ressources d'entreprise (ERP), des systèmes de gestion du transport (TMS), des systèmes de gestion d'entrepôts (WMS) et d'autres pour veiller à ce que le poids indiqué dans les systèmes soit exact.

Les méthodes d'envoi manuel par email, fax, téléphone ne sont pas privilégiées par l'industrie étant donné l'absence de la valeur juridique et la fréquence des erreurs et des retards dans la transmission des informations par ces moyens. Le format du message et les délais pour la transmission sont à convenir commercialement entre les parties. Pour stimuler l'utilisation des moyens électroniques les transporteurs facturent les frais supplémentaires pour le traitement manuel.

La loi confère aux archives une valeur probante notamment en cas de contrôle de l'administration, de litige ou à la demande d'un tribunal. Les certificats de la VGM ou les pièces justificatives doivent être conservés par le chargeur également à des fins d'audit. Selon les lignes directrices de l'audit international, il faut conserver les documents maximum pendant sept ans. Il est recommandé d'utiliser comme un support un formulaire Fiata SIC (*shippers' intermodal weight certificate*) pour que toutes les parties impliquées puissent travailler avec ce document¹²⁶.

¹²⁶ Christian Doepgen, "Weighty arguments", *International Transport Journal*, 04.06.2007 [En ligne] <http://www.transportjournal.com/en/home/news/artikeldetail/weighty-arguments.html>

En effet, les chargeurs devaient toujours déterminer le poids de leur cargaison, maintenant ils doivent le documenter. Toutefois, pour assurer la transmission de la documentation conforme et l'uniformité des procédures une coopération plus grande entre les lignes maritimes, les chargeurs et les autorités locales sera nécessaire.

II. L'intégration des acteurs vers la responsabilité solidaire

Dans le cadre du changement de la législation internationale l'adoption par les acteurs de la chaîne logistique des démarches collaboratives, permet de réduire l'incertitude et partager les risques associés à l'interaction des participants. L'intégration à grande échelle est dictée par la nécessité d'augmenter la compétitivité des entreprises et de diminuer les coûts logistiques. Pour assurer le processus d'approvisionnement fiable il est nécessaire de faire attention à l'ensemble des questions interdépendantes : la résolution des conflits entre les parties, le transfert de la responsabilité, la stratégie et la tactique de la sécurité basées sur les normes et les meilleures pratiques, de nouvelles méthodes et technologies ainsi que la nécessité de tenir compte de l'expérience internationale.

L'expérience de l'Australie montre la possibilité d'utiliser des mécanismes convenus pour aborder globalement la question de la sécurité dans la chaîne du transport. En 2015 le gouvernement australien a introduit dans la législation nationale sur le transport routier le principe de la « chaîne de la responsabilité »¹²⁷ qui est devenu une réforme importante dans ce domaine. La chaîne de la responsabilité signifie que les personnes qui ont le contrôle sur les opérations de transport, y compris le chargeur et le destinataire, peuvent être tenus responsables pour des violations du code de la route. En d'autres termes, les acteurs de la chaîne du transport partagent la responsabilité pour assurer le respect de la législation. Si une violation se produit en raison de leurs actions ou inactions, leur responsabilité peut être engagée. Cela signifie que le contrôle devient la responsabilité légale. Le principe de la chaîne de la responsabilité s'applique également au contrôle de la déclaration du poids des conteneurs.

¹²⁷The Heavy Vehicle National Law, 10.02.2014.

Nous pouvons constater que la loi australienne impose la responsabilité solidaire pour la sécurité du transport aux acteurs de la chaîne. La responsabilité solidaire est une notion juridique qui rend responsable une personne physique ou morale des obligations d'une autre qui reste en défaut de les respecter, même si l'obligation trouve son origine dans la responsabilité de l'autre. La responsabilité solidaire est d'ordre public, ce qui veut dire qu'on ne peut pas s'y soustraire sauf par les moyens que la loi concernée prévoit explicitement. Elle peut être introduite par le contrat ou par la loi.

Bien que la responsabilité principale incombe au chargeur, il est indispensable d'accroître la compréhension des responsabilités individuelles des autres parties. Pour cela l'OMI a établi dans le CTU Code la liste des rôles des entités impliquées dans la chaîne du transport¹²⁸. Les entreprises et les opérateurs logistiques en utilisant ce document peuvent obtenir la vision complexe de la chaîne et ainsi établir des procédures simplifiées collaboratives.

Maintenant l'objectif principal pour les Etats membres de l'OMI est d'établir le système transparent de la vérification de la masse brute des conteneurs qui fonctionne en tandem avec d'autres processus de la chaîne d'approvisionnement et sur la base de la documentation existante. Si un standard qui permet l'échange rapide des informations est défini par les chargeurs, les transitaires, les transporteurs et les manutentionnaires en coopération avec les autorités concernées alors le poids d'une cargaison peut être déterminé en avance et fixé sur toute la longueur de la chaîne d'approvisionnement.

Pour stimuler l'intégration, les autorités locales en suivant le concept de la responsabilité solidaire pourraient introduire l'obligation du contrôle dans la chaîne du transport : peser les conteneurs cibles, effectuer les inspections du matériel de pesage, exiger la production en copie de tous les documents relatifs à la vérification du poids, interdire l'utilisation de tout équipement de pesage qui n'est pas conforme aux exigences légales. Néanmoins, il devrait y avoir une présomption de la déclaration du poids conforme à moins s'il n'ait pas pu savoir du poids erroné.

¹²⁸ Résolution IMO MSC.1/Circ.1531, Due diligence checklist in indentifying providers of CTU-related services, 06 juin 2016, Annex, p.4.

Pour résumer, la préparation déjà réalisée par tous les acteurs dans la chaîne du transport, à la fois en termes de l'examen des conditions contractuelles et des arrangements logistiques, qui devrait être bientôt finalisée, permettra de déterminer dans quelle mesure la mise en œuvre du nouvel amendement SOLAS sera effective.

CONCLUSION

La mer est toujours un environnement potentiellement dangereux pour le travail. Pourtant, aujourd'hui les opérateurs des navires doivent faire face à de nouveaux facteurs et de nouvelles pressions. La structure du marché mondial exige que les marchandises soient livrées non seulement au point géographique où elles sont nécessaires mais aussi dans des délais très précis. Aujourd'hui, les marchandises circulent très vite dans la chaîne d'approvisionnement et, par conséquent, l'industrie du transport est un élément clé pour les entreprises qui tendent à fournir un service complet porte-à-porte. En conséquence, l'efficacité et la sécurité maintenant plus que jamais sont devenues indissociables: les accidents ne sont pas seulement indésirables; ils ont aussi un impact négatif sur la chaîne d'approvisionnement qui est au cœur de l'économie mondiale.

Le transport maritime au 21-ème siècle est la forme la plus sûre et la plus respectueuse de l'environnement. A cet égard, la responsabilité de l'OMI pour établir les normes globalement acceptables qui permettront d'améliorer la sécurité maritime et, en même temps, aider à prévenir la pollution marine, prend une nouvelle dimension. L'attachement à la sécurité a envahi la quasi-totalité des opérations du transport maritime qui a été parmi les premières industries qui ont adopté largement les normes internationales de la sécurité.

Il est important de rappeler que les chargeurs ont toujours eu l'obligation légale de fournir des informations précises sur les marchandises, y compris le poids. La révision de la convention SOLAS ne change pas cette obligation fondamentale, mais énonce plutôt comme exigence la vérification du poids qui était auparavant une pratique recommandée. Les transporteurs peuvent tenir les chargeurs documentaires responsables des inexactitudes ou des erreurs dans les déclarations qui entraînent des dommages et cette responsabilité est illimitée tant au niveau contractuel que délictuel. En particulier, lorsque l'application ou la conformité à la nouvelle législation engage des coûts supplémentaires, les expéditeurs peuvent s'attendre à ce que les transporteurs cherchent à recouvrer ces coûts.

En ce qui concerne les coûts d'obtention de la masse brute vérifiée, il semble clair que le chargeur a l'obligation d'avoir à supporter ces coûts. Cela peut être problématique pour les petits expéditeurs mais fournit également une opportunité commerciale à d'autres en proposant une option de sous-traitance pour l'équipement et des méthodes certifiées. Néanmoins, la période pour la mise en œuvre de ce règlement est très courte étant donné la nouvelle infrastructure pour la pesée qui peut être nécessaire.

Sur le plan pratique, étant donné qu'en France ni l'obligation du contrôle ni les sanctions pour la violation de la règle ne sont spécifiées par les autorités locales, il nous semble que la révision de la SOLAS n'a rien changé dans le comportement des chargeurs sauf l'obligation d'émettre les documents supplémentaires qui reproduisent souvent les informations prévisionnelles et donc n'assurent pas la sécurité du transport conteneurisé. Nous pouvons attendre dans les prochaines mois le durcissement de la réglementation en France par une circulaire ministérielle afin d'assurer l'harmonisation au sein de l'Union européenne.

Une autre solution pour résoudre le problème de surpoids des conteneurs serait d'utiliser des nouveaux matériaux composites, plus légers et résistants sur les conteneurs nouvelle génération. Cette évolution permettrait de réaliser des économies de poids aussi bien en mode maritime qu'en mode terrestre. Les conteneurs en matériaux composites pourraient également être moins onéreux et plus faciles à réparer, ce qui permettrait de réduire le coût global de leur cycle de vie par rapport aux conteneurs en acier existants¹²⁹.

¹²⁹ Convention douanière relative aux conteneurs de 1972, Organisation mondiale des douanes, 2012. [En ligne] http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/~media/WCO/Public/FR/PDF/Topics/Facilitation/Instruments%20and%20Tools/Conventions/Convention%20Containers%201972/Handbook_Convention_Containers_1972_FR.ashx

BIBLIOGRAPHIE

I – Traités et manuels

BONASSIES Pierre., SCAPEL Christian, *Traité de droit maritime*, 2^e éd., LGDJ, 2010.

CORNU Gérard, *Vocabulaire juridique*, Paris : Presses Universitaires de France, 2011.

Le Lamy Transport, Tome 2, Commission de transport, Wolters Kluwer France SAS, 2015.

MONTAS Arnaud, *Droit maritime*, Vuibert, 2e édition, 2015.

ROBERT Paul, REY Alain, REY-DEBOVE Josette, *Le Nouveau Petit Robert, Dictionnaire de la langue française*, Paris : Dictionnaires Le Robert, 2004.

II - Thèses et mémoires

BOUTEILLON Ludovic, « La pesée des conteneurs », Mémoire de master en Droit et Sécurité des activités maritimes océaniques, sous la direction de Patrick Chaumette, Nantes, Université de Nantes, 2014.

CHANTELAUVE Guillaume, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : Cas du secteur maritime - Tendances et applications, Thèse de doctorat en Sciences de l'environnement, INSA de Lyon, 2006.

KASSEM Ahmad Hussam, « The legal aspects of seaworthiness », Thèse de doctorat en Philosophie du droit, Swansea University, 2006.

III – Articles de doctrine

ACCIARO Michele, SERRA Patrizia, “Maritime Supply Chain Security: A Critical Review”, *IFSPA 2013: Trade, Supply Chain Activities and Transport: Contemporary Logistics and Maritime Issues*.

BARBIERE Cécile, « L’ONU de la mer et l’UE peinent à s’accorder sur la régulation du fret maritime », *EurActiv.fr*, 03.03.2015.

BORDEREAUX Laurent, « Le service public portuaire français », Université La Rochelle, France, 08.11.2004.

CALABRESE Vincent, « Poids des conteneurs : une source de litiges entre chargeurs et armateurs ? », *L'Antenne*, n° 19.679, 05.04.2016.

CAMINADE Daniel, « Principes d'implantation et d'aménagement des ports maritimes », *Techniques de l'ingénieur. Construction*, vol. CB2, n° C4630, 1995.

CHIANG Jason, “Outlook of global container port market with a focus on Asia”, Drewry Maritime Advisors, 2013.

CRISTIAN Andrei, “Overweight containers, a serious threat for ships safety”, *Constanta Maritime University Annals*, Vol. 16, 2011.

DEMANGEON Erick, « La déclaration du poids des conteneurs incombe au chargeur », *L'Antenne*, n° 19.655, 15.03.2016.

DEMANGEON Erick, « Pesage des conteneurs : Feport exhorte les États membres à clarifier les règles », *L'Antenne*, n° 19.635, 02.02.2016.

HAUTECOUVERTURE Benjamin, SITT Bernard, « Sécurité des conteneurs. Pour un Code de conduite multilatéral », *Annuaire français de relations internationales*, volume VIII, 2007.

KING Murray, “The Problem of Misdeclared Container Weight”, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14.09.2015.

KOFOPOULOS Konstantinos, “Problems with inaccurately declared weight in the container trade”, *Shipping and Trade Law*, n° 13, 01.06.2013.

LETACQ Frédéric, « La circulation à 44 tonnes en France ». *Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports et de la logistique*, Rouen : Institut du droit international des transports, n° 65, 2013.

MANEY Kevin P., “Said to contain: fear of incurring liability creates a disincentive for cargo carriers to improve shipping container security by examining cargo”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 35, n° 1, 2010.

NEUMEISTER Michel, « Poids des conteneurs : les chargeurs français font de la résistance », *Le Journal de la Marine Marchande*, n° 4840, 21.09.2012.

NEUMEISTER Michel, « Poids des conteneurs : à la recherche d'une méthodologie », *Journal Marine Marchand*, n° 4964, 30.01.2015.

ORUBE Antton Loinaz, "Cargo Frauds", *Bulletin d'information de la Chambre de commerce Internationale du Mexique*, n° 37, 2002.

RIDA EL MARIKY Mohammed, « La réglementation élaborée par l'OMI : Caractéristiques et particularités », *Maritime News : l'info maritime du Maroc*, 21.10.2014.

RIMABOSCHI Massimiliano, *L'unification du droit maritime : Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*. Aix-en-Provence : Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006.

ROTHBLUM Anita M., "Human Error and Marine Safety", U.S. Coast Guard Research & Development Center, 2002.

TILCHE Marie, « Garantie du poids », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n° 3134, 2006.

TOURRET Paul, « Conteneurs et porte-conteneurs : nouvel enjeu de la sécurité maritime », Note de synthèse n° 99 de l'ISEMAR, novembre 2007.

WACKETT Mike, « Culture change required to avoid chaos from container weighing rule », *The Loadstar*, 26.11.2015.

WOUTERS Dr. Jan, DE JONG Sijbren, MARX Axel, DE MAN Philip, "Study for the Assessment of the EU's Role in International Maritime Organisations", Leuven Centre for Global Governance Studies, 2009.

IV – Rapports publics

Allianz Global Corporate & Specialty, Global Claims Review, 2014.

L'Institut du droit international des transports de Rouen, « Analyse de la coresponsabilité des donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises dans quatre pays de l'UE : Allemagne - Espagne - France - Pays-Bas », 2007.

Le rapport ACE European Group Limited, 2015.

Organisation de coopération et de développement économiques, « La sûreté du transport intermodal de conteneurs », Les éditions de l'OCDE, 2005.

Press release “IUMI welcomes new container weighing directive”, 23.05.2016.

Rapport « La sécurité dans la chaîne d’approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs », Organisation internationale du Travail, Département des activités sectorielles, Genève, *BIT*, 2010.

Rapport 9/208 sur l'enquête de la défaillance de la structure de “MSC Napoli”, U.K. Marine Accident Investigation Branch, 2008.

Rapport de l'enquête sur les conteneurs en surpoids ou mal déclarées dans les ports, IAPH, 2012.

Rapport de l'enquête sur les conteneurs en surpoids ou mal déclarées dans les ports, IAPH, 2012.

Review of Maritime Transport, UNCTAD/RMT/2015, United Nations Publication, 2015.

Un sondage de l’entreprise INTTRA, 2015.

Verification UK Accreditation Scheme for Shippers, 2015.

WSC Guidelines for improving safety and implementing SOLAS container weight verification requirements, 01.07.2015.

V – Textes officiels

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 être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime, *JORF n° 0123*, 28.05.2016.

Arrêté du 6 juin 2013 portant modification de l’arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

ASC – ESC: IMO proposal on Safety of containers at sea to hamper flows of goods in global supply chain without addressing the root cause, 12.09.2013.

Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport.

Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (CTU), 2014.

Code de la route, 2011.

Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, 2011.

Code pénal, 1994.

Convention douanière relative aux conteneurs de 1972, Manuel de l'Organisation mondiale des douanes, 2012.

Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, 25 août 1924.

Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), 2 décembre 1972.

Convention portant création de l'OMI, 6 mars 1948.

Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route (CMR), 19 mai 1956.

Directive (UE) 2015/719 du Parlement Européen et du Conseil, 29 avril 2015.

Directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure.

IMO DSC17/INF.5, Élaboration de mesures visant à prévenir la perte de conteneurs, 27 juillet 2012.

Loi belge du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation.

Recueil de directives pratiques du BIT sur la sécurité et la santé dans les ports, Geneva, 2005.

Règlement (CE) n° 765/2008 du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits.

Règlement relatif à la vérification du poids des conteneurs conditionnés, l'Autorité maritime danoise 13.01.2016.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

Résolution 1/08 de KIMO (Organisation internationale des autorités locales de l'environnement), 2008.

Résolution IMO MSC.1/Circ.1475, Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant les marchandises, 9 juin 2014.

Résolution IMO MSC.1/Circ.1548, Conseils aux administrations, les autorités des États du port, les compagnies, les terminaux portuaires et les capitaines relatives à la masse brute vérifiée du conteneur empoté, 23 mai 2016.

Résolution IMO MSC.380(94), 21 novembre 2014.

Résolutions de l'Assemblée de l'OMI A.1067(28), A.1070(28), A.1077(28), 4 décembre 2013.

US Code of Federal Regulations.

VI – Jurisprudences utilisées

CA Aix-en-Provence, 5 oct. 1995, Ziegler France c/ CMA, n° 92/13549.

CA Aix-en-Provence, 14 sep. 2001, Greystone et Alton Trading c/ Mauritrans, MSC, Generali et Saga Méditerranée, obs. Yves TASSEL, DMF 628, 2002.

Cass, Ch. Crim, 17 dec. 2002, BTL n° 2975.

CA Aix-en-Provence, 8 fév. 2007, S. A. CMA CGM c/ S. A. Groupama Transport, n°03/17830.

CA Rouen, 26 janv. 2012, *Canmar Pride*, DMF 2012, 832, obs. C. de Cet Bertin.

CA Dijon, Ch. Civ, 1 oct. 2015, Export Sercomex c/ SAS NFM Technologies et SA Generali, n° 12/00792.

Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, 14.01.2016, sentencia « *Prestige* » n°865/2015.

VII – Sites Internet

<http://www.imo.org> Organisation maritime internationale.

<http://www.oocl.com> Orient Overseas Container Line (OOCL).

<http://www.portstrategy.com> Port strategy

<http://www.porttechnology.org> Port technology

<http://www.supplychainmagazine.fr> Supply Chain Magazine

<http://www.ttclub.com> TT Club.

<http://www.wk-transport-logistique.fr> Le Portail Transport et Logistique

<http://www.worldshipping.org> World Shipping Council.

<https://icc-ccs.org> International Chamber of Commerce, Commercial Crime Services.

<https://www.containerstatistics.com> Container Statistics.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	2
SOMMAIRE	3
TABLE DES ABREVIATIONS.....	4
INTRODUCTION	5
PARTIE I : LE CADRE JURIDIQUE DE LA VERIFICATION DU POIDS DES CONTENEURS	13
Chapitre I. Les dimensions du problème de la fausse déclaration du poids	14
Section 1. Les risques significatifs pour les transports	14
I. Le transport maritime.....	14
A. <i>Les accidents en mer</i>	14
B. <i>Les accidents dans le port</i>	18
II. Les transports terrestres.....	20
Section 2. Les modifications apportées au régime actuel par l’OMI.....	22
I. L’absence des règles effectives concernant la vérification du poids	23
A. <i>Des réglementations étatiques insuffisantes</i>	23
B. <i>Des recueils de bonnes pratiques pour compléter le régime juridique</i> .	27
II. Le mécanisme juridique international de la SOLAS	29
Chapitre II. La nouvelle réalité opérationnelle relative à la vérification du poids.	35
Section 1. La procédure de vérification du poids.....	35
I. Le champ d’application	35
A. <i>...au conteneur au sens de la Convention CSC</i>	35
B. <i>...aux navires soumis à la Convention SOLAS</i>	38
II. L’analyse des principales méthodes à utiliser	41
Section 2. Les conditions de mise en œuvre	45
I. Le contrôle des autorités locales	46
A. <i>La certification de l’équipement de pesage</i>	47
B. <i>La marge de tolérance</i>	48
C. <i>L’approbation de la méthode du calcul</i>	49
II. Les pénalités incertaines.....	50

PARTIE II. LA RESPONSABILITE DES ACTEURS DANS LA CHAINE DU TRANSPORT CONTENEURISE SOUS LA NOUVELLE REGLEMENTATION SOLAS	54
Chapitre I. Une responsabilité étendue par la législation.....	55
Section 1. Les obligations légales des acteurs principaux	55
I. Le chargeur	55
II. Le transporteur maritime	57
III. Le représentant du terminal portuaire	60
Section 2. L’impact réel sur le commerce maritime	62
I. Le port en tant que point de pesage	62
II. Les réclamations potentielles	65
A. <i>Les risques commerciaux</i>	65
B. <i>Les risques administratifs</i>	66
Chapitre II. L’adaptation de la chaîne du transport aux nouvelles exigences.....	68
Section 1. Les implications contractuelles pour les acteurs	68
I. La multiplicité des contrats dans le commerce maritime	68
II. La limitation de la responsabilité par les contrats	70
A. <i>Vendeur – acheteur</i>	71
B. <i>Expéditeur – transitaire / commissionnaire</i>	71
C. <i>Chargeur – transporteur maritime</i>	73
D. <i>Transporteur maritime - terminal portuaire</i>	75
Section 2. La conformité des opérations à la législation nouvelle.....	77
I. La circulation des informations dans la chaîne du transport	78
II. L’intégration des acteurs vers la responsabilité solidaire.....	80
CONCLUSION	83
BIBLIOGRAPHIE	85
TABLE DES MATIERES	92