

Depuis le développement du commerce maritime et la croissance de l'envergure des vaisseaux, les déclarations erronées quant à la masse réelle des conteneurs participaient à la mauvaise répartition de la charge totale au sein du navire et pouvaient être à l'origine de graves incidents.

Après des années de tractations, dans une résolution du 21 novembre 2014, l'OMI a finalement adopté un amendement à la convention SOLAS, ratifiée par 171 Etats. Désormais et depuis un an, la vérification de la masse brute des conteneurs est rendue obligatoire avant leur remise au terminal d'embarquement.

Des conteneurs du monde entier sont placés sous ce nouveau régime, à l'exception de ceux embarquant sur des rouliers, destinés à transporter des marchandises chargées grâce à une ou plusieurs rampes d'accès, à l'occasion de trajets de courte distance.

Ainsi, le chargeur se voit dans l'obligation de déclarer au transporteur le poids effectif des conteneurs afin d'établir à l'avance un plan de chargement homogène et équilibré.

Afin de réaliser l'opération, l'OMI offre deux méthodes aux États signataires de la Convention :

Méthode n°1 : le pesage du conteneur par le chargeur ou un tiers désigné par lui, à l'aide d'équipements calibrés et certifiés, après empotage et mise en place des scellés

Méthode n°2: le chargeur ou tiers pèse l'ensemble des éléments empotés (cargaison, palettes etc.) auquel il ajoutera la tare du conteneur.

La seconde technique semble faire davantage consensus auprès des opérateurs de transport. Effectivement : le recours au premier processus pénalise certains ports dépourvus d'équipements appropriés et pourrait compliquer puis retarder les opérations.

Si ces méthodes ne sont pas respectées, l'article 5 du règlement « autorise l'armateur ou son représentant à ne pas charger le conteneur sur le navire », voire à vérifier de lui-même le poids du TEU.

L'équipe de Marine Consultant

QUESTIONS ET RÉPONSES →

Un armateur a-t-il déjà refusé de charger vos conteneurs pour les raisons invoquées ?

One year ago, the TEU weight verification requirement has entered into force.

At the beginning, the World Shipping Council and the International Chamber of Shipping issued a joint statement as to point out the misdeclared container weights issues faced around the world. Indeed those declarations could have an important impact on the Vessel' safety for obvious reasons.

Following to propositions of governments, associations and others, the International Maritime Organization (IMO) accepted to amend the 1974's convention on Safety of Life at Sea (called "SOLAS").

Indeed the IMO adopted in November 21, 2014 the requirement that, as a condition for being loaded into the vessel, the container had to have its gross mass verified. It has become legally binding on July 1, 2016 in over 170 countries.

The packed export container can therefore be verified by the shipper by using either of the two following methods :

Method No.1: "Upon the conclusion of packing and sealing a container, the shipper may weigh, or have arranged that a third party weighs, the packed container"

Method No.2: "The shipper (or, by arrangement of the shipper, a third party), may weigh all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses (...)"

The second one seems to be the predominant technique as the first could penalise ports without the appropriate equipment and delay the operations.

If the Vessel or terminal operator have reason to believe that the verified gross mass is significantly in error, they may take steps to determine the accurate weight (supposedly at their costs). Plus if the weight certification has not been provided, they can refuse to load the container.

By acting on a 'No Win No Fee' basis, Marine Consultant provides a full claims management service in relation to issues arising from the carriage of goods by sea.

Marine Consultant's team

QUESTIONS & ANSWERS

→ **Have you ever faced this type of refusal from the Vessel in this situation ?**