
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Téléphone : +44(0)20 7735 7611 Télécopieur : +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1475
9 juin 2014

**DIRECTIVES RELATIVES À LA MASSE BRUTE VÉRIFIÉE
D'UN CONTENEUR CONTENANT DES MARCHANDISES**

- 1 À sa quatre-vingt-treizième session (14-23 mai 2014), après avoir examiné la proposition faite par le Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs à sa dix-huitième session (16-20 septembre 2013), le Comité de la sécurité maritime a approuvé les Directives relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises, dont le texte figure en annexe.
- 2 Les Directives visent à établir une approche commune pour la mise en œuvre et l'application effective des prescriptions de la Convention SOLAS relatives à la vérification de la masse brute des conteneurs empotés.
- 3 Les États Membres sont invités à porter les Directives ci-jointes à l'attention de toutes les parties intéressées.

ANNEXE

DIRECTIVES RELATIVES À LA MASSE BRUTE VÉRIFIÉE D'UN CONTENEUR CONTENANT DES MARCHANDISES

1 Introduction

1.1 Pour assurer la sécurité du navire, celle des personnes qui travaillent à bord des navires comme à terre, celle de la cargaison et la sécurité générale en mer, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée, exige, à la règle 2 de la partie A du chapitre VI, que la masse brute des conteneurs empotés soit vérifiée avant leur arrimage à bord. C'est au chargeur qu'incombe la responsabilité de vérifier la masse brute d'un conteneur contenant des marchandises (ci-après désigné "conteneur empoté"). C'est également au chargeur qu'il revient de s'assurer que la masse brute vérifiée est communiquée dans les documents de transport suffisamment à l'avance pour pouvoir être utilisée par le capitaine du navire ou son représentant et par le représentant du terminal pour établir le plan d'arrimage du navire. Si le chargeur ne fournit pas la masse brute vérifiée du conteneur empoté, ce conteneur ne devrait pas être chargé à bord du navire, à moins que le capitaine ou son représentant et que le représentant du terminal aient obtenu la masse brute vérifiée par d'autres moyens.

1.2 Les présentes Directives ont pour objet d'établir une approche commune pour la mise en œuvre et l'application effective des prescriptions de la Convention SOLAS relatives à la vérification de la masse brute des conteneurs empotés. Elles fournissent des recommandations sur la manière d'interpréter et d'appliquer ces prescriptions. Elles recensent également les problèmes que pourrait poser l'application desdites prescriptions et prodiguent des conseils sur la manière dont ces problèmes devraient être résolus. Le respect des présentes Directives permettra aux chargeurs de marchandises conteneurisées de satisfaire plus facilement aux prescriptions de la Convention SOLAS et aux autres parties concernées par les chaînes internationales d'approvisionnement par conteneurs, dont les compagnies de navigation et les terminaux d'installations portuaires et leurs employés, de mieux comprendre le rôle que chacun doit jouer pour parvenir à renforcer la sécurité de la manutention, de l'arrimage et du transport des conteneurs.

2 Définitions

2.1 Aux fins des présentes Directives :

2.1.1 *Administration* désigne le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

2.1.2 *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 utilisé.

2.1.3 *Éléments de cargaison* a le même sens général que le terme "cargaison" défini dans la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, telle que modifiée (ci-après dénommée "la Convention CSC") et désigne tous les articles, liquides, gaz, solides et marchandises, quelle qu'en soit la nature, transportés dans les conteneurs aux termes d'un

contrat de transport. Toutefois, le matériel d'armement et l'avitaillement du navire¹, y compris les pièces de rechange et provisions de bord, transportés à bord du navire dans des conteneurs ne sont pas considérés comme faisant partie de la cargaison.

2.1.4 *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 m² (150 pieds carrés), soit
 - ii) d'au moins 7 m² (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs.

2.1.5 *Contrat de transport* désigne un contrat aux termes duquel, moyennant le paiement du fret, une compagnie de navigation s'engage à transporter des marchandises d'un point à un autre. Ce contrat peut se présenter sous la forme d'un document tel qu'une lettre de transport maritime, un connaissement ou un document de transport multimodal, ou être attesté par un tel document.

2.1.6 *Masse brute* désigne la masse conjuguée de la masse à vide d'un conteneur et des masses de tous les colis et éléments de cargaison, y compris les palettes, le fardage et autres matériaux d'emballage et matériels d'assujettissement chargés dans le conteneur (voir également "*masse brute vérifiée*").

2.1.7 *Colis* désigne un ou plusieurs éléments de cargaison attachés ensemble, emballés, placés dans des caisses ou regroupés en lots aux fins du transport. Parmi les exemples de colis figurent, sans s'y limiter, les paquets, boîtes, caisses et cartons.

2.1.8 *Conteneur empoté* désigne un conteneur, tel que défini précédemment, 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.

2.1.9 *Matériau d'emballage* désigne tout matériau utilisé ou destiné à être utilisé avec des colis et des éléments de cargaison pour éviter tout dommage et s'applique notamment, mais sans s'y limiter, aux harasses, cales de blocage, fûts, coffres, caisses, tonneaux et patins. Cette définition ne s'applique pas aux matériaux qui pourraient être utilisés à l'intérieur de colis scellés individuels pour protéger le ou les éléments de cargaison que ces colis renferment.

2.1.10 *Matériel d'assujettissement* désigne tout fardage, saisine et autre matériel utilisé pour caler, arrimer et assujettir des éléments de cargaison chargés à l'intérieur d'un conteneur.

¹ Se reporter aux Recommandations révisées relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires (MSC.1/Circ.1216).

2.1.11 *Navire* désigne tout navire auquel le chapitre VI de la Convention SOLAS s'applique. Cette définition ne s'étend pas aux navires rouliers qui effectuent des voyages internationaux courts² dont les conteneurs sont transportés sur un châssis ou une remorque et sont chargés à bord et déchargés d'un tel navire au moyen d'un véhicule.

2.1.12 *Chargeur* désigne une entité juridique ou une personne désignée sur le connaissement ou sur la lettre de transport maritime, ou encore sur un document de transport multimodal équivalent (un connaissement "de bout en bout", par exemple), comme étant le chargeur et/ou qui a signé un contrat de transport avec une compagnie de navigation (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé).

2.1.13 *Document de transport* désigne un document utilisé par le chargeur pour communiquer la masse brute vérifiée du conteneur empoté. Ce document peut faire partie des consignes de transport fournies à la compagnie de navigation ou faire l'objet d'une communication distincte (par exemple, une déclaration comprenant un certificat de poids établi par une station de pesage).

2.1.14 *Masse à vide* désigne la masse d'un conteneur vide qui ne contient aucun colis, élément de cargaison, palette, fardage, ni aucun autre matériau d'emballage ou matériel d'assujettissement.

2.1.15 *Représentant du terminal* désigne une personne agissant au nom d'une entité juridique ou d'une personne chargée d'assurer des services liés aux droits de quai, au bassin, à l'arrimage, à l'entrepôt, ou d'autres services de manutention de cargaisons en rapport avec un navire.

2.1.16 *Masse brute vérifiée* désigne la masse brute totale d'un conteneur empoté obtenue en appliquant l'une des méthodes décrites au paragraphe 5.1 des présentes Directives (voir également "*masse brute*").

3 Champ d'application

3.1 Les prescriptions de la Convention SOLAS qui imposent la vérification de la masse brute d'un conteneur empoté s'appliquent à tous les conteneurs visés par la Convention CSC qui doivent être arrimés à bord d'un navire dont l'Administration a décidé qu'il devait être soumis aux prescriptions du chapitre VI de la Convention SOLAS.

3.2 Un exemple (parmi d'autres) de cas auquel s'appliquent les prescriptions de la Convention SOLAS est celui d'un conteneur empoté transporté sur châssis ou remorque par un véhicule à bord d'un navire roulier si ce navire est visé par le chapitre VI de cette convention sur décision de son Administration et s'il n'effectue pas de voyages internationaux courts. Par contre, les éléments de cargaison dont un chargeur confie au capitaine le chargement dans un conteneur qui se trouve déjà à bord du navire ne sont pas soumis à ces prescriptions de la Convention SOLAS.

3.3 Le terme *conteneur* englobe notamment les conteneurs-citernes, les conteneurs plate-forme, et les conteneurs pour vrac. Il englobe également les conteneurs transportés sur un châssis ou une remorque, sauf lorsque ces conteneurs sont conduits par un véhicule à bord et hors d'un navire roulier qui effectue des voyages internationaux courts (voir la définition

² À la règle III/2 de la Convention SOLAS, "voyage international court" est défini comme étant 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 et lorsque la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

du terme "*navire*"). Cette définition ne s'étend à aucun type de véhicule³. Elle ne s'étend pas non plus aux "conteneurs offshore", auxquels la Convention CSC ne s'applique pas, conformément aux Directives pour l'agrément des conteneurs offshore manutentionnés au large (MSC/Circ.860) et aux Recommandations révisées relatives à l'interprétation et à la mise en œuvre harmonisées de la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, telle que modifiée (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

4 Principes fondamentaux

4.1 C'est au chargeur qu'il incombe d'obtenir et de confirmer la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté.

4.2 Un conteneur qui contient des colis et des éléments de cargaison ne devrait pas être chargé à bord d'un navire auquel les règles de la Convention SOLAS s'appliquent, à moins que le capitaine ou son représentant et que le représentant du terminal aient obtenu, avant le chargement du navire, la masse brute réelle vérifiée du conteneur.

5 Méthodes à appliquer pour obtenir la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté

5.1 La Convention SOLAS prescrit deux méthodes dont l'application permet au chargeur d'obtenir la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté.

5.1.1 Méthode No 1 : une fois l'emportage et le scellement d'un conteneur terminés, le chargeur peut peser le conteneur empoté ou le faire peser par une tierce partie aux termes d'un accord.

5.1.2 Méthode No 2 : le chargeur (ou, *aux termes d'un accord conclu par le chargeur, une tierce partie*) peut peser tous les colis et éléments de cargaison, masse des palettes, du fardage, des autres matériaux d'emballage et matériels d'assujettissement à charger dans le conteneur comprise, et ajouter la masse à vide du conteneur à la somme des différentes masses en appliquant une méthode certifiée, telle qu'elle est décrite aux paragraphes 5.1.2.3 et 5.1.2.3.1. Toute tierce partie ayant effectué une partie ou la totalité de l'emportage du conteneur devrait communiquer la masse des éléments de cargaison, des matériaux d'emballage et du matériel d'assujettissement qu'elle a empotés dans le conteneur au chargeur afin que celui-ci puisse vérifier plus facilement la masse brute du conteneur empoté en appliquant la méthode No 2. Aux termes du paragraphe 5 de la règle VI/2 de la Convention SOLAS, le chargeur devrait s'assurer que la masse brute vérifiée du conteneur est fournie dans un délai suffisant avant le chargement du navire. La manière dont ces renseignements devraient être échangés entre le chargeur et toute tierce partie devrait faire l'objet d'un accord entre les parties commerciales concernées.

5.1.2.1 Les différents colis scellés d'origine sur la surface desquels est inscrite clairement et de façon permanente la masse exacte du colis et des éléments de cargaison (dont celle de tout autre matériau, tel que matériau d'emballage et agents réfrigérants) n'ont pas besoin d'être pesés à nouveau lorsqu'ils sont empotés dans le conteneur.

5.1.2.2 Il n'est pas facile de peser individuellement les éléments de certains types de cargaison à charger dans le conteneur (par exemple, les métaux de récupération, le grain qui n'est pas transporté en sacs et autres marchandises en vrac). L'application de la méthode No 2

³ Se reporter aux Recommandations révisées relatives à l'interprétation et à la mise en œuvre harmonisées de la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, telle que modifiée (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

serait inadaptée et poserait des problèmes pratiques dans de tels cas; il faudrait donc utiliser à sa place la méthode No 1.

5.1.2.3 La méthode utilisée pour peser les éléments qui se trouvent à l'intérieur du conteneur au moyen de la méthode No 2 doit être certifiée et approuvée de la manière prévue par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'emportage et le scellement du conteneur ont été effectués⁴.

5.1.2.3.1 C'est à l'État intéressé de décider de la manière dont la certification doit être effectuée, laquelle peut se rapporter à la méthode de pesage ou à la partie qui effectue le pesage, ou encore à l'une et à l'autre.

5.1.3 Si un conteneur est empoté par plusieurs parties ou s'il contient des marchandises fournies par plusieurs parties, c'est au chargeur, tel qu'il est défini au paragraphe 2.1, qu'il incombe d'obtenir et de confirmer la masse brute vérifiée du conteneur empoté. Si le chargeur choisit la méthode No 2 pour obtenir la masse brute vérifiée, il devra remplir toutes les conditions stipulées aux paragraphes 5.1.2, 5.1.2.1, 5.1.2.2 et 5.1.2.3.

6 Documentation

6.1 Aux termes des règles de la Convention SOLAS, le chargeur doit vérifier la masse brute du conteneur empoté en appliquant la méthode No 1 ou la méthode No 2 et doit indiquer cette masse dans un document de transport. Ce document peut faire partie des consignes de transport fournies à la compagnie de navigation ou faire l'objet d'une communication distincte (par exemple, une déclaration comprenant un certificat de poids établi par une station de pesage utilisant un matériel étalonné et certifié située entre le lieu d'origine du chargeur et le terminal portuaire). Dans un cas comme dans l'autre, il devrait être indiqué clairement, dans ce document, que la masse brute fournie est la "masse brute vérifiée", telle qu'elle est définie au paragraphe 2.1.

6.2 Quelle que soit la forme qu'il revêt, le document déclarant la masse brute vérifiée du conteneur empoté devrait être signé par une personne dûment autorisée par le chargeur. Cette personne peut avoir recours à une signature électronique ou la remplacer par son nom écrit en lettres majuscules.

6.3 Un conteneur empoté peut être chargé à bord d'un navire auquel s'appliquent les règles de la Convention SOLAS à condition de fournir sa masse brute vérifiée, de préférence par des moyens électroniques, tels que l'échange de données informatisées (EDI) ou le traitement électronique de l'information (EDP), au capitaine du navire ou à son représentant et au représentant du terminal dans un délai suffisant avant le chargement pour qu'elle puisse être utilisée lors de l'établissement et de l'application du plan d'arrimage du navire.

6.3.1 Étant donné que le contrat de transport est conclu entre le chargeur et la compagnie de navigation et non pas entre le chargeur et le terminal de l'installation portuaire, le chargeur peut s'acquitter de l'obligation que lui imposent les règles de la Convention SOLAS en soumettant la masse brute vérifiée à la compagnie de navigation. C'est alors à la compagnie de navigation qu'il revient de fournir les renseignements concernant la masse brute vérifiée du conteneur empoté au représentant du terminal avant le chargement du navire. De la même manière, le chargeur peut également soumettre la masse brute vérifiée au représentant du terminal de l'installation portuaire lors de la livraison du conteneur à cette installation, avant le chargement.

⁴ Se reporter à la circulaire MSC pertinente concernant les coordonnées de l'autorité compétente.

6.3.1.1 Le capitaine ou son représentant et le représentant du terminal devraient prendre des dispositions pour s'assurer que les renseignements fournis par les chargeurs sur la masse brute vérifiée des conteneurs sont communiqués rapidement. Les systèmes de communication existants peuvent être utilisés pour la transmission et l'échange de tels renseignements.

6.3.1.2 La compagnie de navigation devrait avoir fait savoir au représentant du terminal, avant la livraison d'un conteneur empoté au terminal d'une installation portuaire, si le chargeur a fourni la masse brute vérifiée de ce conteneur et devrait lui avoir communiqué cette masse.

6.3.2 La Convention SOLAS n'impose pas de délais pour la soumission par le chargeur de la masse brute vérifiée, stipulant uniquement que ces renseignements doivent être reçus à temps pour pouvoir être utilisés par le capitaine et le représentant du terminal dans le plan d'arrimage du navire. L'achèvement du plan d'arrimage dépend du type de navire et de ses dimensions, des méthodes de chargement en vigueur dans le port, des routes commerciales et d'autres facteurs opérationnels. C'est à la compagnie de navigation avec laquelle le chargeur a signé un contrat de transport qu'il incombe d'informer le chargeur, après s'être entretenu au préalable avec le terminal portuaire, de tout délai particulier fixé pour la soumission des renseignements.

7 Matériel

7.1 La bascule de pesage, le pont-basculé, l'équipement de levage ou tout autre dispositif utilisé pour vérifier la masse brute du conteneur au moyen de la Méthode No 1 ou de la Méthode 2 décrites plus haut devraient satisfaire aux normes de précision et aux prescriptions applicables de l'État dans lequel ce matériel est utilisé.

8 Trafic intermodal et transbordement de conteneurs

8.1 La masse brute vérifiée d'un conteneur empoté devrait être communiquée à la partie qui prend ensuite la charge du conteneur.

8.1.1 Lorsqu'un conteneur empoté est transporté par route, par rail ou par un navire non visé par la Convention SOLAS et est livré à un terminal d'installation portuaire sans que sa masse brute vérifiée soit indiquée, il ne peut être chargé à bord d'un navire visé par la Convention SOLAS, à moins que le capitaine ou son représentant et que le représentant du terminal aient obtenu la masse brute vérifiée de ce conteneur au nom du chargeur (voir également le paragraphe 13.1).

8.1.2 Lorsqu'un conteneur empoté est livré par un navire visé par la Convention SOLAS au terminal d'une installation portuaire pour être chargé à bord d'un autre navire, lui aussi visé par ladite convention, chaque conteneur livré doit, en vertu des règles de la Convention SOLAS, être muni de sa masse brute vérifiée avant son chargement à bord du navire assurant la livraison. Tous les conteneurs empotés déchargés dans le port où se déroule le transbordement 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. Le navire qui livre le conteneur devrait communiquer au terminal de l'installation portuaire où a lieu le transbordement la masse brute vérifiée de chaque conteneur empoté livré. Le capitaine du navire à bord duquel les conteneurs empotés transbordés doivent être chargés et le terminal de l'installation portuaire où a lieu le transbordement peuvent s'en remettre aux renseignements fournis par le navire qui a livré le conteneur. Les systèmes existants de communication navire/port peuvent être utilisés pour échanger ces informations, en accord avec les parties commerciales concernées.

9 Écarts entre les masses brutes

9.1 Il faudrait utiliser la masse brute vérifiée lorsque sa valeur s'écarte de celle de la masse brute d'un conteneur déclarée avant sa vérification.

9.2 Il faudrait utiliser la masse brute vérifiée obtenue par le terminal de l'installation portuaire en pesant le conteneur sur place lorsque cette valeur s'écarte de celle de la masse brute vérifiée du conteneur empoté obtenue avant sa livraison au terminal.

10 Conteneurs dont la masse brute est supérieure à sa valeur maximale

10.1 La règle VI/5 de la Convention SOLAS stipule qu'un conteneur ne doit pas être empoté au-delà de la masse brute maximale indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité prévue par la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), telle que modifiée. Un conteneur dont la masse excède la masse brute maximale autorisée ne doit pas être chargé à bord d'un navire.

11 Conteneurs transportés sur des véhicules routiers

11.1 Si la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté est obtenue en pesant ce conteneur alors qu'il se trouve sur un véhicule routier (par exemple, un châssis ou une remorque), la masse à vide du véhicule routier (et, le cas échéant, du tracteur) devrait être déduite pour obtenir la masse brute vérifiée du conteneur empoté. Cette déduction devrait rendre compte de la masse à vide du véhicule routier (et, le cas échéant, du tracteur), telle qu'indiquée sur les certificats d'immatriculation délivrés par l'autorité compétente de l'État sur le registre duquel ces véhicules sont inscrits. Il faudrait déduire également la masse du combustible qui pourrait se trouver dans le réservoir du tracteur.

11.2 Lorsque deux conteneurs placés sur un véhicule routier doivent être pesés, leur masse brute devrait être déterminée en pesant chaque conteneur séparément. Diviser tout simplement par deux la masse brute totale des deux conteneurs après avoir déduit la masse du véhicule routier et du tracteur, le cas échéant, ne permettrait pas d'obtenir avec exactitude la masse brute vérifiée de chaque conteneur et ne devrait pas être autorisé.

12 Conteneurs vides

12.1 Les chargeurs et les exploitants de conteneurs vides sont encouragés à mettre en place des pratiques et des arrangements pour s'assurer que ces conteneurs sont bien vides. La tare doit être visible sur le conteneur, conformément aux normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) relatives au marquage et à l'identification des conteneurs⁵, et devrait être utilisée.

13 Mesures à prévoir pour le cas où des conteneurs seraient reçus sans indication de la masse brute vérifiée

13.1 Bien que ce soit au chargeur qu'il incombe d'obtenir et d'attester la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté, il peut arriver qu'un conteneur de ce type soit livré au terminal d'une installation portuaire sans l'information requise. Ce conteneur ne devrait pas être chargé à bord du navire tant que sa masse brute vérifiée n'a pas été obtenue. Afin que de tels conteneurs puissent continuer à être acheminés efficacement, le capitaine ou son représentant et le représentant du terminal peuvent obtenir la masse brute vérifiée

⁵ Se reporter à la norme ISO 6346 – Conteneurs pour le transport de marchandises – Codage, identification et marquage.

du conteneur empoté au nom du chargeur. Cette information peut être obtenue en pesant le conteneur en question au terminal ou ailleurs. La masse brute vérifiée ainsi obtenue devrait être utilisée lors de l'établissement du plan de chargement du navire. Les parties commerciales devraient convenir entre elles de la nécessité et de la manière de procéder pour ce faire, y compris de la répartition des coûts occasionnés.

14 Un conteneur empoté doit-il ou non être arrimé ? C'est, en dernier ressort, au capitaine de décider

14.1 En dernier ressort, et conformément aux dispositions du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons⁶, le capitaine du navire devrait accepter de charger la cargaison à bord de son navire uniquement s'il s'est assuré qu'elle peut être transportée en toute sécurité. Aucune disposition des règles de la Convention SOLAS ne limite l'application du principe selon lequel la décision d'accepter ou non de charger un conteneur empoté à bord de son navire revient, en dernier ressort, au capitaine. Pour qu'un conteneur puisse être chargé à bord d'un navire soumis à la Convention SOLAS, il est indispensable que le représentant du terminal et que le capitaine ou son représentant disposent, l'un et l'autre, de la masse brute vérifiée de ce conteneur suffisamment à l'avance pour pouvoir l'utiliser dans le plan d'arrimage du navire. Disposer de ce renseignement ne constitue toutefois pas une autorisation de chargement.

15 Mise en œuvre

15.1 La mise en œuvre des prescriptions de la Convention SOLAS qui s'appliquent à la masse brute vérifiée des conteneurs empotés relève, comme celle des autres dispositions de cette convention, de la compétence et de la responsabilité des Gouvernements contractants, lesquels devraient, en qualité d'État du port, vérifier qu'il est satisfait à ces prescriptions de la Convention SOLAS. Tout cas de non-respect de ces prescriptions peut être réprimé de la manière prévue par la législation nationale.

15.2 En dernière analyse, l'efficacité et la mise en œuvre de la prescription de la Convention SOLAS relative à la vérification de la masse brute d'un conteneur se traduisent par le refus de charger à bord d'un navire soumis à la Convention SOLAS un conteneur empoté dont la masse brute vérifiée n'a pas été obtenue dans un délai suffisant pour pouvoir être utilisée dans le plan d'arrimage du navire. Les coûts que pourraient entraîner le non-chargement, le stockage, les surestaries ou le renvoi, en définitive, du conteneur au chargeur responsable devraient être fixés dans le cadre d'accords contractuels entre les parties commerciales.

16 Date d'entrée en vigueur des prescriptions de la Convention SOLAS relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises

16.1 Les prescriptions de la Convention SOLAS relatives à la masse brute vérifiée d'un conteneur contenant des marchandises (règle VI/2 de la Convention SOLAS) devraient entrer en vigueur en juillet 2016.

⁶ Se reporter au Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons (résolution A.714(17)) et à ses amendements ultérieurs.