



Transport
Canada

Transports
Canada



TP XXXXXF
(MM/YYYY)

PROCÉDURE CANADIENNE DE MESURE DE LA MASSE BRUTE VÉRIFIÉE DE CONTENEURS EMPOTÉS CONFORMÉMENT À LA RÈGLE 2 DU CHAPITRE VI DE LA CONVENTION SOLAS

PREMIÈRE ÉDITION
INSÉRER LA DATE



Canada

<p>Autorité responsable</p> <p>Le directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux, est responsable du présent document, y compris de tout changement ou de toute correction ou mise à jour.</p>	<p>Approbation</p> <hr/> <p>Naim Nazha, Directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux, Sécurité et Sûreté</p> <p>Date de la signature : _____</p>
---	--

Date de délivrance initiale :

Dernière révision :

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 0000.

Transports Canada autorise la reproduction de la présente TP XXXXXF au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que la présente TP XXXXXF ne contienne pas les modifications apportées au contenu initial. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP XXXXXF
(MM/AAAA)

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	PROCÉDURE CANADIENNE DE MESURE DE LA MASSE BRUTE VÉRIFIÉE DE CONTENEURS EMPOTÉS CONFORMÉMENT À LA RÈGLE 2 DU CHAPITRE VI DE LA CONVENTION SOLAS			
N° de TP	F	Édition	Première	SGDDI n°11844314
N° du catalogue		ISBN		
Auteur	Programmes et services de formation technique (AMSB)	Téléphone	1-855-859-3123 (ligne sans frais) ou 613-991-3135	
	Tour C, Place de Ville 330, rue Sparks, 11 ^e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Télécopieur		
		Courriel	marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca	
		URL	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/	

RÉVISIONS

Dernière révision

Prochaine révision

Révision n°	Date de délivrance	Pages concernées	Auteur(s)	Brève description des changements

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	1
OBJECTIFS.....	1
INTERPRÉTATION.....	1
APPLICATION.....	3
PROCÉDURE DE MESURE DE LA MBV DE CONTENEURS EMPOTÉS	3
COLIS EN QUANTITÉ PRÉÉTABLIE	4
OBLIGATIONS DES TIERCES PARTIES	4
RECOMMANDATION RELATIVE AUX MOUVEMENTS INTERMODAUX ET/OU INTERNATIONAUX.....	4
DOCUMENTS DE TRANSPORT	5
ÉCART DE LA MASSE BRUTE ET TOLÉRANCE.....	5
ÉTALONNAGE ET CERTIFICATION DU MATÉRIEL DE PESAGE.....	6

CONTEXTE

L'exigence imposée aux chargeurs de fournir la masse brute des engins de transport chargés à bord des navires est en vigueur depuis les tous premiers jours de la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS) (se reporter au chapitre VI, règle 2.1 et 2.2.1). Le paragraphe 3 de la même règle impose aussi aux expéditeurs de s'assurer que la masse brute de ces engins correspond à la masse brute déclarée sur le document de transport.

Ces dispositions ont été renforcées par l'adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) d'amendements à la règle 2 du chapitre VI de la Convention SOLAS, qui imposent aux expéditeurs de vérifier la masse brute d'un conteneur empoté (voir MSC.380(94), amendements à la Convention SOLAS, chapitre VI, règle 2, paragraphes 4 à 6).

Aux termes du paragraphe 104 (1) du *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* (RCFOC), tout expéditeur de cargaisons destinées à être chargées dans les eaux canadiennes doit se conformer à la règle 2 du chapitre VI de la Convention SOLAS. Cette exigence couvre la nécessité de se conformer aux nouvelles dispositions susmentionnées, à compter de la date des amendements à la Convention SOLAS entrant en vigueur le 1^{er} juillet 2016.

La Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada exécute ces exigences susmentionnées en vertu des pouvoirs de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et le *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*.

OBJECTIFS

Cette publication énonce la procédure canadienne que les expéditeurs doivent suivre pour obtenir la masse brute vérifiée (MBV) des conteneurs empotés, conformément au nouvel amendement à la règle 2 du chapitre VI de la Convention SOLAS.

INTERPRÉTATION

- a) *Matériel de pesage certifié* signifie balances, ponts à bascule, balances à trémie, systèmes de pesage montés sur de l'équipement de levage ou des dispositifs de chargement à action continue ou tout appareil de pesage servant dans le cadre des opérations commerciales et certifié aux fins du commerce en vertu de la *Loi sur les poids et mesures*. Les expéditeurs peuvent aussi, aux fins exclusives de la vérification de la masse brute des conteneurs empotés, utiliser du matériel de pesage étalonné et certifié selon des normes conformes aux exigences de l'Organisation internationale de métrologie légale (OIML).
- b) *Éléments de cargaison* garde la même signification générale que le terme « cargaison » dans la *Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs* (CSC), telle que modifiée et s'entend de tous les produits et marchandises, quelle qu'en soit la nature, transportés dans les conteneurs, ou de tous les produits, marchandises, liquides, gaz, solides et articles de tous genres transportés dans des conteneurs aux termes d'un contrat de transport. Cependant, les *provisions de bord*, y compris les pièces de rechange du navire, l'équipement et les fournitures transportés dans des conteneurs ne sont pas réputés constituer des cargaisons (se reporter à la définition de *provisions de bord* de MSC.1/Circ.1216 – *Recommandations révisées relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires*).
- c) *Conteneur* s'entend au même sens que le terme « conteneur » de la CSC et signifie un matériel 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;
- (d) De dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :
 - (i) d'au moins 14 mètres carrés (150 pieds carrés) ou
 - (ii) d'au moins 7 mètres carrés (75 pieds carrés) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs.
- d) *Masse brute* signifie la masse combinée du poids à vide du conteneur et la masse de tous les colis et éléments de cargaison, en incluant les palettes, le fardage, le matériel d'emballage et d'assujettissement, chargés dans le conteneur (voir aussi *Masse brute vérifiée*).
- e) *Colis* signifie un élément de cargaison ou davantage qui sont liés ensemble, emballés, enveloppés, placés dans des boîtes ou empaquetés en vue du transport. Voici des exemples non exhaustifs de colis : caisses, paquets et cartons.
- f) *Conteneur empoté* signifie un conteneur, tel que défini ci-dessus, chargé (« plein » ou « rempli ») de liquides, de gaz, de solides, de colis et d'éléments de cargaison, y compris des palettes, le fardage ainsi que du matériel d'emballage et d'assujettissement.
- g) *Matériel d'emballage* désigne tout matériel utilisé avec les colis et les éléments de cargaison afin de les protéger des dommages, y compris les caisses, les blocs d'emballage, les barils et les patins. Sont exclus de cette définition tous les matériaux utilisés dans des colis scellés individuellement afin de protéger les éléments de cargaison se trouvant à l'intérieur.
- h) *Colis en quantité préétablie* désigne tout colis individuel original du fabricant et scellé, dont la masse brute est marquée en permanence sur le colis.
- i) *Matériel d'assujettissement* désigne le fardage, les amarres et les autres accessoires servant à immobiliser, ceindre et fixer les éléments de cargaison placés dans un conteneur.
- j) *Navire* désigne un navire canadien ou étranger dans les eaux canadiennes.
- k) *Expéditeur* désigne une entité juridique ou une personne nommée sur le connaissement ou la lettre de transport maritime ou le document de transport multimodal équivalent (p. ex., le « connaissement de bout en bout ») en tant que chargeur et/ou avec qui (ou au nom ou pour le compte duquel) un contrat de transport a été conclu avec une compagnie maritime.
- l) *Document de transport* désigne le document servant à l'expéditeur pour communiquer la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté. Ce document peut accompagner les instructions de transport données à l'entreprise de transport ou être communiqué séparément (p. ex., une déclaration incluant un certificat de poids produit par une station de pesage).
- m) *Poids à vide d'un conteneur* signifie la masse d'un conteneur vide, qui ne contient pas de colis, d'éléments de cargaison, de palettes, de fardage ou d'autres matériaux d'emballage ou d'assujettissement. Le poids à vide d'un conteneur sera déterminé tel que marqué sur le conteneur conformément à la norme ISO 6346, *Conteneurs pour le transport de marchandises -- Codage, identification et marquage* de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).
- n) *Représentant du terminal* s'entend de la personne agissant pour le compte d'une entité juridique ou de la personne engagée dans l'activité de fournir le quaiage, le bassin, l'arrimage, l'entreposage ou d'autres services de manutention des cargaisons relativement à un navire.
- o) *Masse brute vérifiée (MBV)* signifie la *masse brute totale d'un conteneur empoté*, telle qu'obtenue par une des méthodes décrites au paragraphe 1 de la présente publication. (Voir aussi *masse brute d'un conteneur empoté*.)

APPLICATION

Aux termes du paragraphe 104 (1) du *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* (RCFOC), tout expéditeur de cargaisons destinées à être chargées dans les eaux canadiennes doit se conformer à la règle 2 du chapitre VI de SOLAS.

PROCÉDURE DE MESURE DE LA MBV D'UN CONTENEUR EMPOTÉ

1. Afin de vérifier la masse brute d'un conteneur empoté au Canada, l'expéditeur doit

- a) peser le conteneur empoté (**méthode 1**), ou
- b) peser tous les éléments chargés dans le conteneur (y compris le fardage, le matériel d'assujettissement, etc.) et ajouter le poids à vide du conteneur à la somme de toutes ces masses (**méthode 2**).

2. Obtention du poids vérifié au moyen de la méthode 1

Les étapes suivantes seront réputées satisfaire à l'exigence décrite en 1. a).

- a) L'expéditeur doit peser en entier le conteneur empoté au moyen d'un *matériel de pesage certifié*.
- b) La méthode 1 peut s'appliquer à tout conteneur empoté et en particulier aux conteneurs chargés de certains types de marchandises (p. ex., ferraille, marchandises en vrac) ne se prêtant pas facilement au pesage individuel des articles destinés à être chargés dans un conteneur.
- c) Si, aux fins de la vérification de la masse brute d'un conteneur empoté qui est transporté sur un châssis ou sur une remorque, on pèse le conteneur avec le châssis ou la remorque, on établira la masse vérifiée du conteneur en soustrayant la masse du châssis ou de la remorque.
- d) Si deux conteneurs empotés sont transportés sur un véhicule routier, on vérifiera la masse brute de chacun en pesant chaque conteneur séparément (voir le paragraphe c) ci-dessus) ou sans le châssis ou les remorques auxquels ils sont arrimés.

3. Obtention du poids vérifié au moyen de la méthode 2

La méthode 2 vise à donner une certaine latitude aux expéditeurs, en particulier ceux remplissant des conteneurs au moyen d'éléments de cargaison distincts et identifiables, ou lorsque le poids de marchandises en vrac peut être établi en utilisant un système de pesage monté sur un dispositif de chargement à action continue.

Le matériel servant à établir le poids des éléments de cargaison distincts et identifiables et le système de pesage monté sur un dispositif de chargement à action continue doivent-êtré du *matériel de pesage certifié*.

La méthode 2 permet aux expéditeurs de peser séparément chaque élément de cargaison (emballé, non emballé, à l'unité), le fardage et le matériel d'assujettissement destinés à être chargés dans le conteneur. L'expéditeur doit ensuite ajouter le poids de l'ensemble des éléments chargés dans le conteneur au poids à vide du conteneur.

Les étapes suivantes seront réputées satisfaire à l'exigence décrite en 1. b).

Processus de la méthode 2 :

Étape 1 – Déterminer le poids de chaque élément de la cargaison, du fardage et du matériel d'assujettissement destinés à être chargés dans le conteneur.

- Peser chaque élément de la cargaison, du fardage et du matériel d'assujettissement destinés à être chargés dans le conteneur au moyen d'un *matériel de pesage certifié*.

- Si on charge une marchandise solide en vrac (p. ex., du grain non ensaché) dans un conteneur, il est requis de peser la marchandise au moyen d'un système de pesage monté sur le dispositif de chargement à action continue qui a été étalonné et certifié aux fins du commerce conformément à la législation sur les poids et mesures en vigueur au Canada en vertu de la *Loi sur les poids et mesures* et du *Règlement sur les poids et mesures*.
- Si on charge des *colis en quantité préétablie* dans un conteneur, il est requis d'utiliser la masse brute indiquée clairement et de manière permanente sur chaque colis.

Étape 2 – Déterminer le poids à vide du conteneur.

- Le *poids à vide du conteneur* doit-être celui indiqué sur le conteneur conformément à la norme ISO 6346, *Conteneurs pour le transport de marchandises -- Codage, identification et marquage* de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).
- Dans le cas d'un conteneur qui n'est pas à la norme ISO, on doit déterminer le *poids à vide* en pesant le conteneur vide et propre au moyen d'un *matériel de pesage certifié*.

Étape 3 – Calcul de la MBV du conteneur empoté

- Pour calculer la MBV du conteneur empoté, on additionnera le poids combiné des éléments de cargaison, de l'emballage, des palettes, du matériel d'assujettissement et du fardage au *poids à vide du conteneur*.

COLIS EN QUANTITÉ PRÉÉTABLIE

1. La masse brute marquée de manière permanente sur chaque colis en quantité préétablie peut être utilisée à des fins du calcul de la MBV au moyen de la méthode 2.

OBLIGATIONS DES TIERCES PARTIES

1. Si un conteneur est rempli par plusieurs parties, il incombera à l'expéditeur de ce conteneur d'obtenir de ces parties les documents permettant de vérifier la masse brute finale du conteneur empoté.
2. Toutes les tierces parties ayant participées, en tout ou en partie, à l'empotage d'un conteneur, doivent déterminer la masse de tous les éléments qu'elles ont chargés dans le conteneur (y compris le fardage, le matériel d'assujettissement, etc.) de la manière décrite dans la présente procédure. Elles doivent aussi documenter de quelles manières le processus de calcul de la masse a été fait et fournir les documents à l'expéditeur afin de faciliter la vérification finale par ce dernier de la masse brute du conteneur empoté.
3. En temps normal, et afin de s'acquitter de la responsabilité de fournir la MBV exacte du conteneur, l'expéditeur doit obtenir de la tierce partie les documents confirmant que les éléments identifiables (marchandises, fardage, matériel d'assujettissement, etc.) qui ont été chargés à l'intérieur du conteneur par cette tierce partie, ont été pesés au moyen d'un *matériel de pesage certifié* identifiable.

RECOMMANDATION RELATIVE AUX MOUVEMENTS INTERMODAUX ET/OU INTERNATIONAUX

1. En cas de mouvement intermodal et/ou international et de transbordement des conteneurs, il est recommandé de fournir la MBV d'un conteneur empoté à la partie prenant le conteneur sous sa garde.
2. Lorsqu'elle est transmise à une autre partie, cette information doit-être reconnue comme étant la MBV à des fins de chargement du conteneur à bord d'un *navire* dans un port canadien.

3. La MBV devrait être déterminé en utilisant soit la méthode 1 ou soit la méthode 2.

DOCUMENTS DE TRANSPORT

1. Après avoir empoté et scellé un conteneur, l'expéditeur doit s'assurer que la MBV du conteneur soit correctement indiquée dans le document de transport et que ce document de transport soit signé par une personne dûment autorisée par celui-ci. De plus, ce document doit être transmis au capitaine du navire ou à son représentant ainsi qu'au représentant du terminal et ce, suffisamment à l'avance du chargement du navire afin de pouvoir servir à la préparation du plan d'arrimage de ce dernier.
2. Le document de transport peut faire partie des instructions de transport de l'entreprise de transport ou être communiqué séparément (p. ex., une déclaration incluant un certificat de poids produit par une station de pesage utilisant du matériel de pesage dûment étalonné et certifié se trouvant sur le trajet emprunté entre le point d'origine de l'expéditeur et le terminal portuaire).
3. Le document de transport peut être transmis par la voie électronique au moyen, p. ex., d'un échange de données informatisé (EDI) ou du traitement électronique des données (TED).
4. Le document de transport doit clairement indiquer que la masse brute déclarée est la masse brute vérifiée établie conformément aux exigences de la règle 2 du chapitre VI de SOLAS.
5. La signature de la personne dûment autorisée par l'expéditeur peut être une signature électronique ou peut être remplacée par le nom en lettres majuscules de la personne autorisée.
6. L'expéditeur conservera une copie du document de transport mentionnant correctement la MBV du conteneur empoté ainsi que tout document fourni par une tierce partie relativement au pesage du conteneur pendant une période minimale de trois mois.

ÉCART DE LA MASSE BRUTE ET TOLÉRANCE

1. Une nouvelle pesée d'un conteneur empoté ne sera requise que s'il existe des motifs raisonnables de croire que la masse brute réelle du conteneur ne correspond pas à la MBV qui a été déclarée dans le document de transport.
2. Si l'écart de masse brute est confirmé, la responsabilité qui incombe à l'expéditeur de fournir la MBV exacte du conteneur entraînera, entre autres, ce dernier à prendre toutes mesures correctives nécessaires afin d'éviter que tout autre la déclaration erronée de la MBV ne ce reproduise.
3. Il sera toléré un écart de 5 %, n'excédant pas 500 kg, entre la MBV d'un conteneur empoté déclarée dans un document de transport et celle obtenue à des fins de conformité à la présente procédure.

ÉTALONNAGE ET CERTIFICATION DU MATÉRIEL DE PESAGE

Pour obtenir de l'information sur les exigences relatives à l'étalonnage et à la certification du matériel de pesage aux fins du commerce, le chargeur peut s'adresser à un fournisseur de services autorisé (FSA) reconnu par Mesures Canada et figurant dans la liste du site Web suivant :

<https://www.ic.gc.ca/app/mc/asp/srch/rechercheFSA.html?lang=fra>