

CONVENTION SOLAS

Le 1er juillet 2016, le nouveau règlement **SOLAS** est entré en vigueur, un acronyme de Safety of Life at Sea est une convention internationale de l'Organisation maritime internationale (OMI), visant à protéger la sécurité de la marine marchande, avec une référence explicite à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le VGM est donné par le poids des marchandises, l'emballage et les matériaux d'arrimage, ainsi que la tare du conteneur.

SHIPPER = sujet indiqué sur le connaissement qui doit vérifier la masse brute du conteneur transporté (Verified Gross Mass: VGM / Masse Brute Vérifiée : VGM).

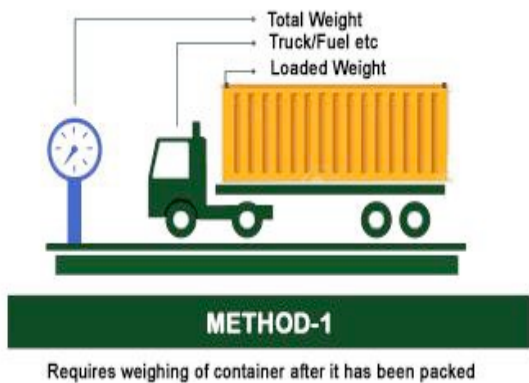
VGM = doit être transmis au capitaine du navire et à l'opérateur du terminal. Sans ces informations, le conteneur ne peut pas être chargé à bord du navire.

TEXTES DE TRANSMISSION VGM = lorsque le chargement est terminé, le VGM doit être envoyé immédiatement à Forwarding & Logistic en un temps utile pour être transmis au transporteur afin de permettre le traitement du plan d'arrimage.

MÉTHODES D'OBTENTION DE LA VGM

MÉTHODE 1

CONTENEUR VIDE ET INSTALLÉ SUR CHASSIS-REMORQUE = pesage du véhicule + conteneur (vide à l'entrée et à la sortie du chargement avec ajout de la tare du conteneur déduite de la "plaque SCS" détectable à partir du conteneur lui-même)



MÉTHODE 2

L'expéditeur - ou un tiers désigné par lui - peut peser les éléments individuels à charger en les ajoutant à la tare du conteneur selon les étapes suivantes :

PHASE 1 = peser les colis et les marchandises : le poids des colis et des marchandises est déterminé par les certifications correspondantes. Au cas où le poids ne peut être déduit uniquement de la documentation, il doit être déterminé par l'expéditeur au moyen d'une pesée avec un équipement certifié et calibré :

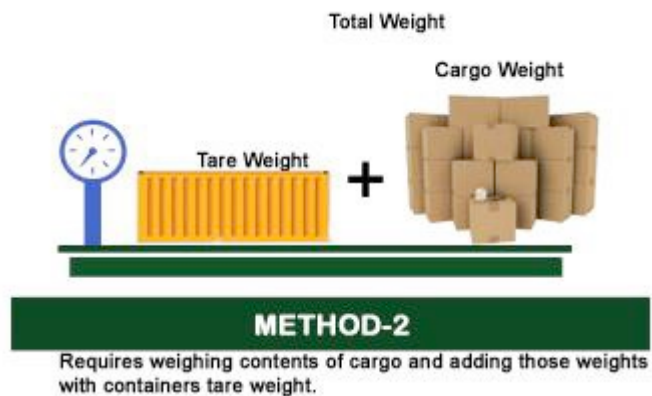
PHASE 2 = pesage de palettes, fixations et calages : le poids est déterminé par les informations produites par le fournisseur;

Phase 3 = déterminer la tare du conteneur : l'expéditeur doit déterminer la tare du conteneur (se référant à la plaque CSC)/g>.

La **somme des poids obtenus** dans les étapes ci-dessus **constitue la VGM** (masse brute vérifiée) du conteneur.

En ce qui concerne les enquêtes sur les **VGM avec la méthode 2**, la nouvelle circulaire N° 133/2017 rappelle que n'est autorisée qu'aux opérateurs ayant le statut d'opérateur économique agréé (Opérateur économique agréé prévu par le Code des Douanes de l'Union), ou ayant un système de gestion de la qualité conforme à UNI/EN/ISO 9001 ou ISO 28000.

Une **tolérance de 3 % du poids vérifié (VGM)** est autorisée pour les contrôles et inspections avant embarquement.



OBLIGATION DE DÉCLARER LA VGM

La circulaire rappelle que l'obligation de déclarer la VGM incombe au chargeur sans que le conteneur ne puisse être chargé, et la circulaire n° 134/2017 rappelle les sanctions pénales prévues en cas de fausse déclaration dans le document d'expédition.

Pour de plus amples renseignements sur le nouveau règlement SOLAS, veuillez consulter le site Web suivant : www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Pages/Verification-of-the-gross-mass.aspx