

Projet SOLAS - 1^{er} Juillet 2016

Verified Gross Mass (VGM) / Masse Brute Vérifiée (MBV)

Introduction

La nouvelle réglementation maritime appelée VGM a été mise en place pour assurer l'intégrité et la sécurité aussi bien des marchandises que des personnes.

Tous les pays, sans exception, adhérents à l'IMO (International Maritime Organization) et par défaut à la convention SOLAS (Safety of Life at Sea) sont concernés.

Elle est applicable pour tous les embarquements à compter du 1^{er} Juillet 2016.

Définition de la VGM

La VGM (Verified Gross Mass) ou en français MBV(Masse Brute Vérifiée) est le cumul :

- Du poids des marchandises empotées y compris leur emballage, suremballage et support de manutention (ex: palettes).
- Du poids du matériel de calage et de fixation utilisé pour l'empotage.
- De la tare exacte du conteneur.

ATTENTION ! la VGM n'est en aucun cas une estimation du poids mais bien une Masse Brute Vérifiée (exprimée en kilogrammes pour les exportations depuis l'Europe) et édicte un principe simple : **pas de déclaration de poids, pas de chargement sur le navire !**

[=> FAQ](#)

Responsabilités

Le **Chargeur** identifié en tant que Shipper sur le connaissement maritime est responsable de sa transmission en temps et en heure, ainsi que de la véracité des informations contenues dans sa déclaration de VGM, même si l'empotage du conteneur est délégué à un prestataire tiers.

Le principe retenu à l'heure actuelle pour la France est une transmission dès la fin du chargement et avant que le conteneur ne soit entré sur le terminal portuaire.

[=> FAQ](#)

Méthodes de calcul

Les 2 méthodes de calcul préconisées par la SOLAS pour déterminer la VGM sont:

- **Méthode 1** : Une pesée du conteneur empoté par un matériel de pesage (bascule) répondant aux certifications locales du pays du port de chargement.
- **Méthode 2** : La pesée unitaire des marchandises et autres contenus (palettes, calage, etc...) et addition de la tare du conteneur (visible sur la porte droite).

[=> FAQ](#)

Conséquences en cas de VGM erronée ou absente

- Les compagnies maritimes se réservent le droit de procéder à une pesée de contrôle des conteneurs sur le terminal portuaire.
- Les autorités compétentes dans chaque pays ont ou vont définir un seuil de tolérance en cas de pesée de contrôle.

Un arrêté du Ministère des Transports prévoit de fixer ce **seuil à 5%** pour la France. Ainsi, dans le cas d'une VGM erronée:

- L'écart entre poids contrôlé et poids déclaré est **< 5%**, aucune conséquence pour l'embarquement, les frais de pesée sont à la charge de la compagnie maritime.
- L'écart entre poids contrôlé et poids déclaré est **> 5%**, la compagnie se réserve le droit de ne pas embarquer le conteneur, tous les frais associés à la pesée et aux éventuelles conséquences de l'écart sont répercutés au chargeur.

ATTENTION ! Dans le cas d'une non communication de la VGM, la règle est simple : le conteneur est retiré de la liste de chargement du navire, il ne sera donc pas embarqué.

[=> FAQ](#)

DB Schenker vous accompagne

En tant que commissionnaire en transport, notre rôle est de vous conseiller et de vous accompagner au mieux dans cette nouvelle réglementation. Voici nos propositions pour la déclaration de la VGM :

Option 1 : Dès confirmation de votre booking par nos soins, nous vous envoyons un formulaire "Déclaration de VGM" pour vos FCL et "Attestation de poids" pour vos LCL à remplir par vos soins et à nous retourner dès la fin du chargement.

Option 2 : Vous avez la possibilité d'incorporer les éléments de VGM dans vos documents d'exportation: factures, packing list, instructions d'expédition.

Dans les 2 cas, les éléments obligatoires devant être repris sont :

- Nom et adresse du chargeur (= Shipper au connaissance)
- Le nom et la signature de la personne autorisée à déclarer la VGM
- La date de la déclaration
- Le n° de booking et/ou le n° de STT
- Le n° de conteneur
- La VGM en Kg par conteneur

Option 3 : Tout en gardant les options 1 et 2 précédentes, nos équipes travaillent également à vous fournir la possibilité de déclarer la Masse Brute Vérifiée de vos conteneurs par voie électronique via l'intermédiaire de notre portail internet eSchenker.

[=> FAQ](#)

Cette présentation n'a pas l'ambition d'être exhaustive. Sachant que vos interrogations sont nos préoccupations, un contact privilégié est à votre disposition afin de répondre à vos questions :

stephane.lozes@dbschenker.com

FAQ

Verified Gross Mass (VGM) / Masse Brute Vérifiée (MBV)

Vous trouverez ci-dessous une liste de questions souvent posées sur le projet SOLAS et les réponses apportées par nos équipes.

Déclaration de la VGM

Y'a-t-il un format officiel pour la VGM ?

Non pas de document officiel, mais des données obligatoires:
N° de booking auprès de la compagnie maritime (en possession de votre contact opérationnel chez DB Schenker)
N° de conteneur
Masse Brute Vérifiée (MBV/VGM) exprimée en Kgs
Date d'établissement de la VGM
Nom et adresse du chargeur
Nom et signature de la personne autorisée à déclarer la VGM pour le compte du chargeur

Avez-vous d'ores et déjà la trame du document que nous aurons à vous envoyer ?

Oui. Disponible auprès de votre contact habituel DB Schenker ou sur notre blog à cette adresse : http://www.schenker-france.fr/bloglobal/actualite/pesee_conteneurs_maritimes/

Est-ce que la déclaration VGM doit être jointe dans le mailing client sur la note d'information SOLAS ?

Oui

Y'a-t-il une réglementation différente pour les autres pays ?

Non, tous les pays signataires de la convention SOLAS sont soumis à cette réglementation. Seules change les modalités d'application (tolérance d'écart de poids déclaré et contrôlé, cut-off avant ou après rerour sur terminal export, pénalités éventuelles de la part des autorités locales). Un fichier récapitulatif par pays avec les solutions apportées par DB Schenker est en cours d'élaboration. De manière plus générale, les réglementations de chaque pays sont accessibles ici: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/global-container-weight-verification-rule-effective-july-1-2016>

Quel est le seuil de tolérance applicable pour les ports Français ?

Un écart de + ou - 5% est toléré entre la VGM déclarée par le chargeur et le poids brut contrôlé en cas de pesée par le terminal.

Où trouver le numéro du conteneur ?

Le N° du conteneur est visible sur les 4 faces latérales du conteneur, il est composé de 4 lettres + 7 chiffres

Où trouver la tare du conteneur ? A quoi correspond t-elle ? Est-elle systématique ?

La tare (le poids à vide du conteneur) est visible en porte droite.
Elle est exprimée à la fois en kgs et Lbs, c'est la valeur en Kgs qui doit être retenue.
Oui, elle est systématique.

Est-ce que le n° de plomb du conteneur devra être communiqué ?

Non. Il n'est pas obligatoire dans les données demandées par la SOLAS

Est-ce bien DB Schenker qui doit communiquer à ses clients le N° de booking et/ou le numéro de STT avant le positionnement du conteneur à ses quais ?

Oui. Ces informations sont en notre possession et doivent vous être communiquées avec notre confirmation de booking et/ou positionnement.

À quel moment exactement le chargeur devra-t-il envoyer la déclaration VGM ? La veille du chargement ou le jour du chargement ?

Au plus tôt : à la fin du chargement, une fois celui-ci fini et scellé. Et dans tous les cas, avant la date fixée par le capitaine ou à son représentant (agent de la compagnie maritime).

A quel moment au plus tard doit-elle être déclarée la VGM ?

Elle doit être communiquée avant la date fixée par le capitaine ou à son représentant (agent de la compagnie maritime).

Qui peut être signataire chez le chargeur/client ?

DB Schenker ne procédera pas à la vérification du ou des signataires, mais juste que le document est signé et reprend le nom d'un déclarant.

La procédure de désignation et l'enregistrement des personnes qui endossent la responsabilité de déclarer la VGM est interne à votre société.

Une copie de la déclaration de poids brut devra-t-elle être transmise au chauffeur ?

Non. A ce jour, il n'est pas demandé par les intervenants (Compagnies Maritimes et Terminaux) à ce que le transporteur soit en possession de ce document.

Est-ce que DB Schenker communiquera à ses clients en parallèle la tare du conteneur qui sera acheminé à l'entrepôt pour y être chargé ?

Non. Ce n'est pas prévu

Responsabilités

Qui doit signer la VGM chez le chargeur ? Est-ce un ayant droit obligatoirement ?

Oui. C'est bien spécifié dans la réglementation SOLAS : une ou plusieurs personnes officiellement authentifiée(s) au sein de leur entreprise comme dépositaire(s) de la véracité du poids déclaré.
Le chargeur peut désigner une tierce partie pour endosser cette responsabilité, celle-ci devra être enregistrée dans nos systèmes.

Lorsque le donneur d'ordre et le lieu de positionnement ne sont pas au même endroit géographiquement, qui devra signé la VGM ?

C'est le chargeur qui est responsable de la déclaration VGM. Il peut néanmoins désigner une tierce partie pour endosser cette responsabilité, celle-ci devra être enregistrée dans nos systèmes.

Que se passe-t-il dans le cas d'un third Billing (tierce partie située à l'étranger) ?

Dans pareil cas de figure, la Convention Solas considère en priorité la partie désignée comme responsable (chargeur au BL), mais peut aussi considérer la partie ayant contracté la demande de transport.

Comment DB Schenker peut-il savoir que la VGM fournie par le chargeur est exacte ?

Le chargeur est pleinement et individuellement responsable de l'exactitude de cette information.
Ni DB Schenker, ni la compagnie maritime ne sont tenus de la vérifier.

Méthodes

Quelle méthode est la plus fiable ou fortement préconisée ?

La méthode la plus fiable est la pesée du conteneur (chargé et scellé) par matériel adapté et certifié (Méthode 1)

La pesée au Havre étant possible ; sera-t-elle également possible en Allemagne et en Hollande ?

Oui.

Quel est le recours si le chargeur/client n'a pas la possibilité d'obtenir des données précises sur le poids de sa marchandise ?

Sur demande du chargeur/client et après acceptation de l'offre de service, DB Schenker pourra procéder à une pesée du conteneur chargé et scellé. Le ticket de pesée sera transmis au chargeur afin que celui-ci complète sa déclaration VGM.

Peut-on peser les conteneurs au port ?

La pesée doit avoir lieu avant le retour du conteneur plein sur le terminal.
A ce jour, seul le port de Montoir offre une possibilité de pesée (payante et sur RV) avant le passage du portique d'entrée sur terminal.

Quels sont les coûts de pesée au port ?

N/C.

Cela peut-il se faire à l'entrée du port ? sur RDV ?

Non. La VGM ne pourra être déterminée sur les Terminaux portuaires, elle devra "sauf cas exceptionnel" être communiquée AVANT l'entrée du conteneur sur le terminal.
Excepté sur le port de Montoir-de-Bretagne où une pesée (payante et sur RDV) peut-être réalisée avant l'entrée sur terminal.

DB Schenker propose t-il des solutions pour les clients qui n'ont pas moyen de peser ?

Oui, sur demande du chargeur/client et après acceptation de l'offre de service, DB Schenker pourra procéder à une pesée du conteneur chargé et scellé. Le ticket de pesée sera transmis au chargeur afin que celui-ci complète sa déclaration VGM.

Envois consolidés / Groupage

Dans le cas d'un conteneur de groupage, la marchandise devra t-elle être à nouveau pesée avant d'emporter le conteneur ?

DB Schenker France s'orientera vers une pesée à réception des marchandises en magasin afin de sécuriser la véracité de la VGM qui sera envoyée après consolidation d'un conteneur de groupage.
Cependant cela n'exonère pas un chargeur de produire le poids brut conformément à l'article D-1432-3 du Code des Transports.

Dans le cas d'un transport LCL /FCL avec empotage du conteneur au port, est-ce au chargeur de fournir la VGM ?

Oui, d'un point de vue portuaire, le chargeur/exportateur est tenu de fournir une déclaration de poids brut de ses marchandises conformément à l'article 1432-3 du Code des Transports.

Dans un LCL, si le poids total du conteneur ne devait pas correspondre à la somme des BL, tous les clients du groupage se retrouvent-ils pénalisés ?

Oui, car de fait cela signifie au pire un laissé-à-terre du conteneur, donc un impact immédiat sur le flux des clients, au mieux des pénalités applicables au chargement. Un dépotage à destination et une pesée de chaque lot sera nécessaire afin de déterminer le ou les lots en défaut pour répercussion vers la ou les partie(s) fautive(s).

Dans le cas d'un conteneur de groupage, si il y a un différence de poids supérieur au seul de 5% qui sera responsable ?

DB Schenker est tenu de la véracité de la VGM total du conteneur.
Néanmoins, chaque chargeur est tenu de fournir le poids de ses marchandises en vertu de l'article D-1432-3 du Code des Transports.
En conséquence de quoi, DB Schenker peut se retourner vers un chargeur LCL en cas de déclaration erronée dont la responsabilité pourrait lui être imputée.

Conséquences en cas de VGM erronée ou absente

Quelle est la teneur et le montant des pénalités encourues ?

La convention SOLAS ne prévoit pas d'amende. L'Etat Français non plus dans le projet d'arrêté ministériel (non publié au JO).

Si un dépassement est reconnu : ce sera suite à une pesée à l'initiative du Terminal ou de la compagnie maritime. La 1^{ère} pénalité (d'ordre financière) est la répercussion des frais de pesée et de manutention à la charge du Shipper (montant de ces opérations encore inconnu). La compagnie pourra décider de charger le conteneur moyennant là-aussi une pénalités financière, ou bien de ne pas charger le conteneur sur le navire initialement prévu et de facturer les frais surestaries qui en découleraient. Nous aurons donc ici une deuxième pénalité, d'ordre commerciale, impactant directement l'exportateur et son importateur : retard de transit-time, non-respect du délai de livraison, etc..

Quelle est la procédure concernant les contrôles effectués par les compagnies maritimes ?

Pas de procédure officielle, le choix des contrôles est la libre appréciation des compagnies maritimes.

Quand et comment est avisé le chargeur en cas d'un contrôle de pesée par la compagnie maritime au port ? Quel est le coût ?

En attente de réponse officielle des compagnies en fonctions des ports et terminaux.

Quelle sera la procédure et les recours possibles si le seuil de 5 % est dépassé ?

La compagnie se réserve le droit de ne pas charger le conteneur, mais le non-chargement n'est pas automatique, il l'est uniquement s'il n'y a pas de VGM de communiquée.

Les frais de pesée, de manutention et probalement de stationnement au-delà de la franchise convenue sont à la charge du chargeur (si > 5%)

DB Schenker vous accompagne

Quelle conséquence si le poids déclaré en douane est différent de la VGM?

Le poids déclaré en douane ne prend en compte ni le poids du conteneur, ni le matériel de calage et de fait n'a pas à correspondre avec la VGM déclarée.

Quel accompagnement propose DB Schenker ?

DB Schenker vous propose des modèles de déclarations (FCL et LCL) disponibles auprès de votre contact habituel DB Schenker ou sur notre blog à cette adresse : http://www.schenker-france.fr/bloglobal/actualite/pesee_conteneurs_maritimes/
Nous vous proposons également un suivi particulier des marchandises pour les consolidations dans nos magasins et bientôt, la possibilité de déclarer la VGM en ligne via notre portail eSchenker.

Quelles solutions de pesée propose DB Schenker à ses clients ?

DB Schenker est en mesure de vous proposer des solutions de pesée au plus proche des principaux ports Français (maritime et fluviaux) et ports Nord Européens.

Cette présentation n'a pas l'ambition d'être exhaustive. Sachant que vos interrogations sont nos préoccupations, un contact privilégié est à votre disposition afin de répondre à vos questions :

stephane.lozes@dbschenker.com