

Pesage des conteneurs : L'an I de la VGM

Depuis le 1^{er} juillet 2016, avant son embarquement à bord d'un navire, chaque conteneur empoté doit théoriquement faire l'objet d'une déclaration de masse brute vérifiée auprès de la compagnie maritime. En France, l'entrée en vigueur réelle de cette obligation ne date que de février 2017.

VGM pour Verified Gross Mass. Selon la convention Solas révisée (voir encadré ci-dessous), il y a désormais obligation pour le chargeur de communiquer à l'armateur, sur le document d'expédition, la masse brute vérifiée des conteneurs maritimes qu'il souhaite expédier. La mesure devait s'appliquer pour les 172 États membres de l'OMI (Organisation maritime internationale) au 1^{er} juillet 2016. Pour déterminer la VGM, les expéditeurs ont le choix entre deux méthodes (voir encadré page 95). En France, la mise en œuvre s'est effectuée progressivement, avec une évolution du texte réglementaire. En effet, à la lecture du premier arrêté du 28 avril 2016, les organisations professionnelles telles que TLF Overseas et AUTF montent tout de suite au créneau pour obtenir auprès du ministère une période transitoire de trois mois, jusqu'au 1^{er} octobre 2016. Objectif : ne pas bloquer les conteneurs en transbordement pour cause d'absence de VGM et laisser le temps d'homologuer les instruments de pesée dans différentes places portuaires (méthode 1).

Premier arrêté modifié

Durant cette phase, d'autres incohérences métier sont identifiées qui



justifient le rallongement de la période transitoire jusqu'au 1^{er} février 2017. Après concertation avec les organisations professionnelles, un nouvel arrêté modificatif est signé le 30 décembre 2016 et publié le 16 février 2017. « Dans la formulation du texte initial, les conteneurs sans document d'expédition pouvaient être bloqués à l'entrée des terminaux portuaires », explique Antoine Sébastien, délégué aux affaires maritimes de TLF Overseas. Le nouveau texte offre plus de flexibilité : « Le chargeur [...] remet le document d'expédition au capitaine ou à son représentant avant la date fixée par ce dernier ». À noter

que pour les conteneurs de moins de 10 t (tare comprise), la tolérance entre la VGM déclarée et la masse réelle est plus avantageuse : elle n'est plus exprimée en pourcentage (plus ou moins 5 %) mais en masse (entre -500 kg et +500 kg).

Vérifiée mais pas contrôlée

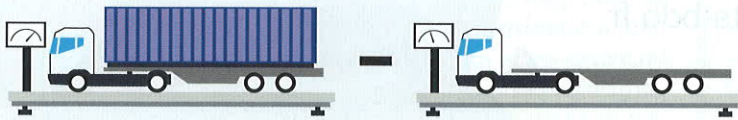
Depuis février, tout semble très bien fonctionner : 100 % des conteneurs maritimes à l'export font l'objet d'une déclaration de VGM en France. Même si la DGITM n'a pas de chiffres officiels, il semble que les chargeurs optent aujourd'hui en grande majorité pour la méthode 2.

L'histoire de la Solas remonte au Titanic

La première convention Solas (Safety Of Life At Sea) a été adoptée deux ans après le naufrage du Titanic, pour améliorer la sécurité des transports maritimes. La dernière version en date remonte à 1974. L'amendement concernant la déclaration de la VGM a été envisagé dès 2007, après le naufrage du *MSC-Napoli* au large des côtes anglaises. D'après l'enquête, 20 % des conteneurs fixés sur le pont du navire étaient en surcharge par rapport aux poids déclarés (de manière estimative). En 2013, l'accident du *MOL-Comfort* dans l'océan Indien a sans doute aussi pesé dans la balance.

Êtes-vous plutôt méthode 1 ou méthode 2 ?

Méthode 1 : Peser le conteneur emporté à l'aide d'un système homologué en métrologie légale. L'opération de pesage peut même être effectuée à l'entrée du camion sur le terminal (à condition de connaître le poids exact du véhicule à vide qu'il faudra soustraire).



Méthode 2 : Additionner toutes les masses individuelles, obtenues soit par pesage direct, soit via des bases de données : masse de chaque élément chargé dans le conteneur, de l'emballage et des matériaux de calage et d'arrimage, sans oublier la tare du conteneur vide (généralement indiquée sur celui-ci ou accessible via des bases de données comme celle du Bureau international des conteneurs).



Avec la méthode 1, la prestation peut être facturée entre 50 et 150 € par conteneur sur un terminal portuaire. « La méthode 2 nécessite quelquefois un travail et un investissement très important, car il faut prendre précisément dans les bases de données les poids des emballages et du calage, qui peuvent être différents suivant les produits et les pays vers lesquels vous exportez », fait remarquer Fabien Becquelin, directeur des transports internationaux à l'AUTF.

Quid des contrôles de l'exactitude de la VGM déclarée ? Ils sont pour l'heure très anecdotiques. « À terme, il y aura des contrôles, c'est une évidence, reste à savoir comment les sociétés de manutention vont gérer les flux des conteneurs dont la VGM dépasse le seuil de tolérance », nous a confié Didier Rochas, directeur général overseas de Dimotrans. Si la VGM est réellement vérifiée par les chargeurs, tout devrait bien se passer...

JEAN-LUC ROGNON

INTREST®

CONSEILS - FORMATIONS

TRADUCTIONS

Langues - Import/Export - Informatique

une Europe d'avance...



4, rue des Eperons
F - 53000 LAVAL

formatrice : *Françoise Jervel*

Tél. 33 (0)2 43 67 06 03 / 33 (0)2 43 67 05 74 - Fax 33 (0)2 43 67 19 07
www.intrest-international.com - intrest@wanadoo.fr