

Aux membres des associations scienceindustries, SPEDLOGSWISS et Swiss Shippers' Council (SSC)

Zurich, Bâle et Lausanne, le 7 juin 2016

Réglementation SOLAS "Container Weighing" dès le 1er juillet 2016: situation actuelle avant la mise en application

Madame, Monsieur

Nous vous avons informé au moyen des circulaires des 18 décembre 2015 et 20 avril 2016 sur l'application de la nouvelle réglementation SOLAS "Container Weighing" applicable dès le 1er juillet 2016. De nouveaux éléments sont apparus entre-temps et l'IMO a siégé à Londres pour prendre certaines décisions.

Nous les résumons ci-dessous et nous y apportons quelques précisions.

Date d'entrée en vigueur

La règle selon laquelle les compagnies maritimes doivent être en possession de la VGM (Verified Gross Mass) avant de pouvoir charger un conteneur, entre en vigueur le **1er juillet 2016**. Une **période d'adaptation de 3 mois** a été définie, afin de permettre à tous de s'adapter. La règle entre néanmoins en vigueur le 1er juillet 2016.

Méthode 1 (opération de pesage physique)

Une condition pour appliquer cette méthode est de recourir à une balance étalonnée en Suisse. Une certification supplémentaire de la balance n'est pas nécessaire et elle ne doit pas figurer impérativement sur une liste quelconque. L'élément essentiel est qu'elle doit être étalonnée.

Méthode 2 (processus par calcul)

Les critères qui doivent être remplis par le chargeur pour procéder par calcul restent inchangés. Ce dernier doit bénéficier soit d'une certification ISO (toutes les catégories sont valables) **ou** être certifié AEO (Authorized Economic Operator) **ou** disposer d'un système MRP (Manufacturing Resources Planning) **ou** ERP (Enterprise Resource Planning) à l'interne. Au cas où aucune de ces certifications n'est disponible, la méthode de calcul ne peut pas être appliquée par cette entreprise. Dans ce cas, l'entreprise doit recourir à la méthode 1.

Tolérances

SOLAS n'a pas défini de tolérances en matière de mesure. La Suisse ne fixe pas non plus de tolérance. Il est toutefois connu que certains pays avec des ports peuvent prévoir des tolérances. Des chiffres officiels et définitifs ne sont pas connus, mais il est question de valeurs entre 2 et 5%.

Des conteneurs sans indication VGM au port?

Nous avons reçu la confirmation de plusieurs ports que des conteneurs à l'export pouvaient sans autre être livrés au port sans l'indication de VGM. Une possibilité de peser les conteneurs est offerte sur place. Les compagnies maritimes ne nous ont pas encore communiqué le Closing pour la transmission des données VGM. En fonction de chaque compagnie maritime, il est toutefois conseillé de disposer d'une donnée VGM avant le Closing physique.

Comment la VGM doit-elle être documentée?

Un simple document sur lequel figure précisément les éléments du conteneur et le poids mesuré ainsi que la date de l'opération est amplement suffisant. Il n'est pas nécessaire d'utiliser un formulaire standard.

Transmission de la Verified Gross Mass (VGM) aux compagnies maritimes

SOLAS ne précise par la forme de la transmission de l'information. Il est toutefois conseillé, lors de transmission électronique, de mentionner le poids brut du conteneur au moyen d'une mention séparée "VGM". Cette donnée est une indication supplémentaire qui n'est pas utile pour le B/L ou la déclaration douanière.

Responsabilité

Le chargeur est responsable pour la véracité des données et la transmission de celles-ci. Il communique cette valeur VGM à son transitaire ou au transporteur dans le format adéquat, afin que toute la chaîne dispose de ces données. Dans la cas où le transitaire apparaît comme chargeur (en qualité de NVOCC), SPEDLOGSWISS a rédigé une circulaire détaillée et complémentaire pour ses membres.

Application et suite des opérations

Il subsiste encore de nombreuses incertitudes au niveau global pour les chargeurs, les transitaires et les compagnies maritimes. Ces quelques points peuvent donc être utiles:

- Lors de la réservation d'un transport de conteneur, demandez à la compagnie maritime le délai pour leur communiquer les données VGM.
- Demandez sous quelle forme la compagnie maritime souhaite ces données VGM.
- Précisez que la donnée VGM ne figure pas sur le Bill of Lading (Connaissance). Informez votre client que pour les importations en Suisse, nous connaissons le système basé sur le poids.
- Dans le cas où vous appliquez la méthode 2, nous vous conseillons de mentionner sur tout document pour une tierce partie, : „*The empty weight of the container (tare-weight) has been provided by the shipping line. We have no possibility to verify the accuracy of the weight of the empty container and refuse liability for its accuracy*”.

La nouvelle réglementation SOLAS entre en vigueur dès le mois prochain. Nos trois associations vont continuer à rassembler des informations utiles dans le cadre de leurs activités. Nous vous remercions également pour la transmission de toutes informations émanants de la pratique et des expériences concrètes.

Avec nos cordiales salutations.

scienceindustries
Erwin Sigrist

SPEDLOGSWISS
Thomas Schwarzenbach

Swiss Shippers' Council
Conrad Tobler

Annexe: Circulaire de l'Office Suisse de la navigation maritime (OSNM), 2 pages.



CH-4010 Bâle, DFAE, OSNM

A l'attention des
entreprises exportatrices
chargeurs et expéditeurs intervenant comme chargeurs ou intermédiaires
transporteurs de conteneurs par route
exploitants de terminaux intérieurs
en Suisse

Référence/numéro de dossier : 341.04-6
Notre référence: rls
Bâle, le 9 juin 2016

SOLAS chapitre VI - vérification de la masse brute des conteneurs

Mesdames, Messieurs,

Le 1^{er} juillet 2016 entrera en vigueur un amendement à la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) concernant le transport maritime de conteneurs.

A partir de cette date, la masse totale brute d'un conteneur (masse brute vérifiée ou MBV) devra être calculée avant son chargement à bord d'un navire et communiquée à la personne chargée d'en établir le plan d'arrimage. En vertu de la Convention SOLAS, les conteneurs pour lesquels la MBV n'a pas été indiquée ne pourront plus être chargés sur le navire. La vérification de la MBV relève de la compétence de la partie indiquée comme «chargeur / shipper» dans le connaissement (B/L).

S'alignant sur les recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Suisse reconnaît deux méthodes pour établir la MBV :

1. Méthode 1 : Pesée physique
Le conteneur empoté et scellé est pesé à l'aide d'un matériel étalonné et calibré, homologué par la Suisse.
2. Méthode 2 : Calcul par addition
La MBV théorique est calculée en additionnant la masse des différents éléments de la cargaison (marchandises, emballage, palettes et matériel de protection) et en ajoutant la tare du conteneur. Les utilisateurs de la méthode n°2 doivent remplir au moins l'un des critères suivants : être certifié ISO (intégralité des normes), avoir le statut d'OEA (opérateur économique agréé) ou utiliser un progiciel de gestion (MRP, ERP).

Pour l'établissement de la MBV des conteneurs empotés en Suisse sont admis des écarts se situant dans la marge d'erreur acceptable des appareils de mesure (exactitude). Dans les ports de chargement s'appliquent les dispositions légales du pays concerné (tolérances).

Conformément à la décision de l'OMI, les conteneurs empotés, scellés et expédiés avant le 1^{er} juillet 2016 peuvent être transportés sans indication de la MBV. L'Organisation recommande en outre de faire preuve de souplesse lors des contrôles effectués entre juillet et septembre 2016 pour permettre une intégration progressive des nouvelles procédures.

Pour tout complément d'information, veuillez vous adresser à votre association ou à votre partenaire logistique.

Office suisse de la navigation maritime OSNM

Lukas Roth
Chef suppl. OSNM

