

*SOLAS (Safety Of Life At Sea) – Sauvegarde de la vie en Mer)  
Prescriptions relatives à la vérification de la masse des  
conteneurs, 1er juillet 2016*

Cher client,  
Chère cliente,

La différence entre la masse déclarée et la masse brute réelle d'un conteneur plein peut causer l'arrimage incorrect d'un navire, avec pour conséquence directe des accidents potentiels. Afin d'assurer la sécurité des marins et des ouvriers portuaires, les 171 États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont apporté des amendements à la convention Solas, qui sont entrés en vigueur le 1er juillet 2016. Depuis cette date, chaque conteneur chargé à bord d'un navire Solas dispose d'une masse brute vérifiée (VGM – Verified Gross Mass).

## **A. Application de SOLAS dans le monde**

Les autorités de chaque pays imposeront les prescriptions SOLAS en fonction de leurs propres directives.

Par exemple, chaque pays pourra déterminer sa propre politique dans les matières suivantes :

- Certification des prestataires de services/fournisseurs de ponts-basculés  
Pour la Belgique, cf. Méthode certifiée 1
- Calibrage des instruments utilisés pour le pesage et les méthodes qui s'y rapportent  
Pour la Belgique, cf. Méthode de calcul certifiée 2
- Marge de tolérance entre VGM et masse réelle  
Pour la Belgique, cette marge de tolérance est de 5 %

## **B. Conséquences pour les chargeurs**

### **1. L'expéditeur, partie responsable**

Les prescriptions Solas stipulent clairement que la responsabilité de fournir la VGM à temps incombe à l'expéditeur.

Cela doit permettre aux armateurs de prendre les dispositions nécessaires concernant le plan d'arrimage du navire.

## **2. Les conséquences sur la procédure de réservation**

La VGM doit être établie à temps afin de la communiquer en respectant la clôture.

La clôture VGM vous sera communiquée en même temps que notre confirmation de réservation. La VGM doit nous être fournie directement après l'arrimage/le pesage.

## **3. Les conséquences sur le coût**

Outre l'ensemble des coûts liés au pesage des conteneurs et au dépôt des informations relatives à la VGM, vous devez tenir compte des frais éventuels qui peuvent se présenter si vous ne fournissez pas la VGM à temps.

Les armateurs ne chargeront aucun conteneur si la VGM n'a pas été déclarée, et ce, sans exception. En conséquence, le conteneur concerné sera déplacé pour un appareillage ultérieur. Dans ce cas, les frais supplémentaires comprennent :

Terminal kosten zoals Demurrage, Detention, Storage, handling charges, aansluitingskosten/elektriciteit.

- Les frais de terminal tels que surestaries, immobilisation, stockage, manutention, raccordement/électricité.
- Si l'expéditeur n'a pas fourni la déclaration de VGM avant que les conteneurs pleins ne soient placés sur le quai, il sera également tenu de régler les frais de transport supplémentaires, depuis et vers le terminal, avant l'établissement de la VGM (+ les frais réels du pesage).

## **4. Que dois-je faire, en ma qualité d'expéditeur ?**

- Évaluez vos options pour le pesage – en tenant compte du coût et des procédures.
- Déterminez si l'intervention d'un opérateur est nécessaire (= pont-bascule, voir établissement de la VGM – Méthode 1)
- Tenez-vous au courant de chaque clôture VGM sur le navire concerné
- Informez-vous des directives appliquées par les autorités locales concernant l'exécution de la convention SOLAS/de la VGM, y compris les contrôles et sanctions. Les armateurs effectueront des vérifications de la VGM effective et de la VGM déclarée, en tenant compte de la marge de tolérance du pays de départ.

## **C. Calcul de la VGM**

### **1. Qu'est-ce que la masse brute vérifiée (VGM), concrètement ?**

La politique en matière de VGM exige que la masse de chaque conteneur chargé soit confirmée/certifiée.

La masse totale ou VGM ne comprend pas uniquement la masse de toutes les marchandises et de leur conditionnement, mais aussi la masse de tare du conteneur et tout le matériel d'arrimage.



Illustration 1 : Définition de la VGM

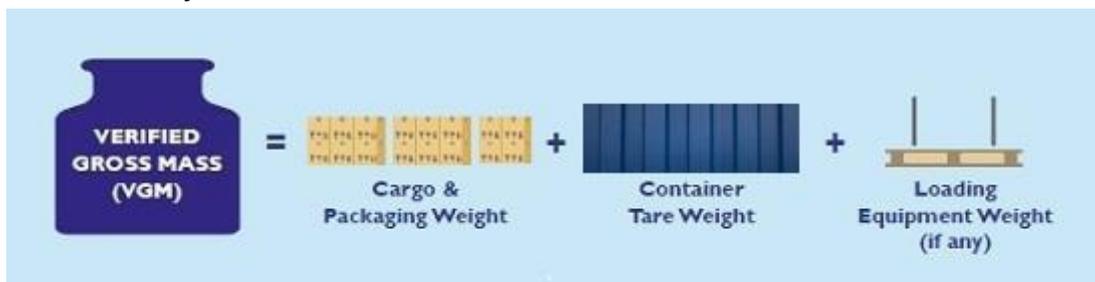


Illustration 2 : Ce que comprend la VGM et ce qu'elle ne comprend pas



## 2. Comment établir la VGM ?

Deux méthodes sont autorisées en Belgique :

### **Méthode 1 :**

Mesurez la masse de l'ensemble du conteneur une fois que celui-ci est chargé



### **Méthode certifiée pour la Belgique :**

Utilisation d'un pont-basculé certifié jusqu'à une catégorie de précision III ou IV. Ajoutez la masse de tare du conteneur vide en calculant la différence entre le pesage plein après l'arrimage et le pesage à vide avant l'arrimage.



## Méthode 2 :

Établissez la masse individuelle du contenu du conteneur et ajoutez-y la masse de tare du conteneur.

Avec cette méthode, il faut également tenir compte du poids des palettes, des emballages, du matériel d'arrimage, etc.



## Méthode certifiée pour la Belgique :

Fait partie de la certification ISO (SPF Économie) et/ou de la certification OEA (SPF Finances)

1. A été approuvée par la DGN (SPF Mobilité et Transport)
2. Les demandes doivent être adressées à [VGM@mobilit.fgov.be](mailto:VGM@mobilit.fgov.be).

## 3. Dans la méthode 2, puis-je mentionner la masse brute du chargement à Remant Cool Logistics NV et demander à assister au relevé de la masse de tare du conteneur ??

La Convention Solas impose aux expéditeurs la responsabilité de fournir la VGM. Les expéditeurs doivent dès lors soumettre la VGM à Remant Cool Logistics NV. La masse de tare est indiquée sur chaque conteneur. À condition d'avoir été mandaté et responsabilisé, Remant Cool peut reprendre, faciliter certaines de vos tâches. Cette situation doit être discutée au cas par cas en fonction des possibilités et des coûts.

Illustration 3 : Masse de tare du conteneur



#### 4. Que se passe-t-il si la VGM est supérieure à la masse maximale autorisée du conteneur en question ?

Les armateurs contrôleront si chaque VGM envoyée est inférieure à la masse maximale autorisée du conteneur fourni.

Les conventions de l'OMI interdisent les conteneurs dont la masse est supérieure au maximum autorisé et ces conteneurs ne seront pas chargés à bord.

En sa qualité de partie responsable de fournir la VGM, l'expéditeur sera également tenu de régler tous frais supplémentaires qui en découlent, comme les frais de débardage et de nouvel arrimage des conteneurs. Vous pouvez consulter la masse maximale autorisée par conteneur sur la plaque CSC, apposée sur chaque conteneur.

Illustration 4 : Masse maximale autorisée selon la plaque CSC

**APPROVED FOR TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL**

GB/C 9218 BV/2010

TYPE: RXTC-41BZX      MANUFACTURER'S NO. OF THE CONTAINER: RX 120136

Betta Storage Containers  
P.O Box 357, Dee Why, NSW, 2099  
Sydney, Australia.  
Tel: + 61 407 001494  
www.bettastorage.com.au

TIMBER COMPONENT TREATMENT: IM / TAILLEUM-400 / 2011

MANUFACTURED BY: ZHANGJIAGANG RIXIN TONGYUN LOGISTIC EQUIPMENT CO., LTD. CHINA

**CSC SAFETY APPROVAL**

F/BV/11033/10

DATE MANUFACTURED: 02/2012

IDENTIFICATION NO.: BETU 42000

FIRST MAINTENANCE EXAMINATION DATE: 02/2017

MAXIMUM GROSS WEIGHT	30,480 KG	67,200 LB
ALLOW. STACK. WT. 1.8G	192,000 KG	423,280 LB
RACKING TEST LOAD VALUE	15,240 KG	33,600 LB

