

NOUVELLES PROCEDURES DE PLACE PORTUAIRE 2025

Poids déclaré / VGM et DOUANE scanners mobiles

TARIFS GMP 2025

Unit

Rate (Euro)

FACTURATION ECART POIDS DECLARÉ / POIDS VGM CERTIFIÉ

si le poids déclaré lors du booking EXPORT à l'entrée du terminal diffère du poids VGM reçu par la compagnie maritime à +/- 3 tonnes

70,00 €

Lors du dernier CA Umeq du 17/12/2024, le collège manutention a rappelé aux membres UMEP les conséquences opérationnelles, financières et environnementales des écarts de poids constatés entre poids communiqué au manutentionnaire lors du passage aux gates du terminal, et poids VGM qui est finalement communiqué aux manutentionnaires sur les listes de chargement reçues des compagnies maritimes. Ces écarts sont constatés sur des conteneurs export qui accèdent sur les terminaux alors que leur champs VGM n'a pas encore été mis à jour par le chargeur ou son représentant.

Pour illustrer cette problématique, GMP partage ainsi depuis plusieurs mois les écarts constatés auprès du STH ainsi que de l'ensemble des compagnies maritimes qui utilisent ses terminaux. Le collège manutention précise également que certains écarts de poids constatés font ressortir des conteneurs en surpoids au regard des règles du transport routier, le risque juridique pesant sur les commissionnaires et capacitaires de transport.

Le collège manutention a confirmé lors du CA que ces écarts feront désormais l'objet d'une refacturation à compter du 1er avril 2025.

Les modalités suivantes seront déployées par les membres du collège manutention :

- une tolérance de +/- 3 tonnes entre poids déclaré à l'entrée du terminal et poids VGM sera appliquée
- la facturation sera adressée directement à la marchandise, auprès de l'entité renseignée dans les champs « Demandeur » du booking complet sur la page « Bon à entrer » de S)One

• le prix public est disponible sur le site internet <https://www.gmpportuaire.fr/fr/> rubrique "tarifs généraux 2025" .

Le collège manutention rappelle que cette facturation est facilement évitable par les opérateurs dès lors qu'une attention accrue est portée sur l'exactitude des déclarations de poids.

Retrouvez l'intégralité de la communication de l'UMEP ci-après

INSPECTIONS DOUANE : LUTTE NARCO TRAFICS SUR REQUISITION

nouvelle procédure avec scanners mobiles : contrôles sur terminal, sur réquisition des autorités

350,00 €

En 2025, la direction des douanes renforce ses procédures de contrôles sur les terminaux à conteneurs avec le déploiement de scanners mobiles de type camionnettes « backscatter ».

Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'un plan interministériel de lutte contre le trafic de stupéfiants et a pour objectif de renforcer les moyens de contrôle non intrusif des services douaniers.

L'utilisation d'un tel équipement induit :

-des contraintes foncières (identification et neutralisation de zones sur terminal entraînant une réduction de la capacité de stockage des conteneurs du fait de l'emprise au sol des zones de contrôles dédiées)

-et des contraintes logistiques (liés à la mise à disposition d'engins de manutention et de leurs pilotes pendant le temps du contrôle).

En 2024, une phase de test a été réalisée sur les terminaux de la GMP pour définir un process commun et des schémas opérationnels pour un fonctionnement optimal de l'outil.

Soit le schéma opérationnel suivant tel que défini par la GMP :

Selon un rythme hebdomadaire et en fonction de la planification des navires de provenances « sensibles », la douane nous réquisitionne 2 zones de 1 600m². La GMP identifie ces 2 zones (zone de contrôle n°1 40mx40m + zone de levée de doute 40mx40m). La GMP délimite ces zones et les met en sécurité en positionnant des conteneurs vides. Ces 2 zones seront entièrement démantelées en fin de journée après chaque session de contrôle.

*La douane nous identifie les conteneurs à amener dans la zone de contrôle n°1. Si rien à déclarer, les conteneurs sont repositionnés en travée. En cas de suspicion, les conteneurs sont amenés sur la zone de levée de doute avec ouverture immédiate du conteneur. Si le doute est levé, les conteneurs sont repositionnés en travée. Dans le cas contraire, **et sans préavis**, les conteneurs sont acheminés en traction portuaire à l'extérieur du terminal pour passage au scanner fixe SYCOSCAN de la douane. Cette réquisition de traction portuaire n'est pas comprise dans le prix forfaitaire.*

NB : le coût pour inspection standard sur terminal sans scanner mobile existe toujours au tarif public de 262.81€

Retrouvez ici la communication de l'UMEP sur le poids VGM

VOUS RECEVEZ CE MAIL EN VOTRE QUALITE D'ADMINISTRATEUR UMEP

Cc : Permanents des Associations Professionnelles Membres

De la part de C. VANDECASTEELE / Président de la Commission Procédures

Chers membres de la communauté portuaire,

Lors du dernier Conseil d'Administration de l'UMEP, qui s'est tenu le 17 décembre 2024, le collège manutention a rappelé les conséquences opérationnelles, financières et environnementales des écarts de poids constatés entre le poids communiqué au manutentionnaire lors l'entrée sur le terminal et le poids VGM finalement communiqué sur les listes de chargement reçues des compagnies maritimes.

Nous souhaitons attirer votre attention sur une procédure essentielle concernant la déclaration de la Masse Brute Vérifiée (VGM) des conteneurs. À ce jour, il est impératif de déclarer le VGM avant le chargement du navire, soit 24 heures avant le départ. Cette mesure engendre des différences manifestes des poids des conteneurs entre leur entrée sur le terminal et leur chargement sur le navire. Actuellement, pour 40 % des conteneurs, les poids indiqués correspondent à ceux au moment du booking et non au VGM, pas encore mis à jour par le chargeur ou son représentant ce qui entraîne des écarts significatifs.

Ces écarts génèrent des mouvements supplémentaires de manutention, atteignant environ 150 000 mouvements par an chez l'un des opérateurs de terminal. Pour illustrer cette problématique, GMP partage depuis plusieurs mois les écarts constatés avec le STH ainsi qu'avec l'ensemble des compagnies maritimes utilisant ses terminaux.

Par ailleurs, le collège manutention précise que certains écarts de poids font ressortir des conteneurs en surpoids au regard des règles du transport routier, ce qui pose un risque juridique pour les commissionnaires et les capacitaires de transport.

Afin d'optimiser les opérations et d'éviter ces mouvements supplémentaires, il vous est demandé d'indiquer le poids VGM avant l'entrée sur le terminal. Une fois les conteneurs entrés sur le terminal, les systèmes informatiques des opérateurs sont bloqués, empêchant le suivi par les opérateurs de toute modification ultérieure du poids. Les opérateurs ne prennent connaissance des poids réels communiqués par la compagnie maritime qu'au moment du chargement du navire.

À l'instar de ce qui se pratique dans les ports du Nord, le VGM pourrait être exigé avant l'entrée sur le terminal et deviendrait un point bloquant. Par conséquent, il serait souhaitable de respecter cette procédure dès à présent.

Aussi, dans l'immédiat, le GEMO nous informe des mesures commerciales qui seront appliquées à partir du 1^{er} avril (et non du 1^{er} mars comme annoncé en CA, pour tenir compte du contexte social actuel) :

TNMSC/TPO

- Une tolérance de +/- 1,5 tonnes entre poids déclaré à l'entrée du terminal et poids VGM sera appliquée ;
- La facturation sera adressée aux compagnies maritimes, à qui il appartiendra de refacturer leurs clients ;
- Le montant sera communiqué séparément par TNMSC/TPO.

GMP

- Une tolérance de +/- 3 tonnes entre poids déclaré à l'entrée du terminal et poids VGM sera appliquée ;
- La facturation sera adressée directement à la marchandise, auprès de l'entité renseignée dans le champs « Demandeur » du booking complet sur la page « Bon à entrer » de S)One

Bon à entrer
TCLU46 [REDACTED] Accepté

Créé 12 Dec. 2024 16h34
Page(s) 1 sur 1
V 2.8

Soget

Unité de manutention

Référence	Id.	Taille type
TCLU46 [REDACTED]	CNE00046 [REDACTED]	45G1 - GP/AERATION PASSIVE SUPERIEURE
Quantité	Poids brut	Tare
1	27 328,000 KGM	3 990,000 KGM
Description		Rang 702

Informations générales

Référence voyage agent	Id. voyage agent	Transporteur voyage agent
[REDACTED]	[REDACTED]	
Nom du moyen de transport	Id. voyage	Transporteur voyage
ONE HAMBURG	VOS000 [REDACTED]	AONE - OcEan Network Express (Europe)
Agent fret	ETA	ETD
CONE - OCEAN NETWORK EXPRESS	20 Dec. 2024 12h00	20 Dec. 2024 12h00
Référence document d'annonce	Id. document d'annonce	
LEHE4 [REDACTED]	[REDACTED]	
Dernier port de chargement	Port de déchargement	Merchant
FRLEH - Le Havre	JPTYO - Tokyo	Port de destination
Place	Lieu	JPTYO - Tokyo
FRLEH - Le Havre	MTDF	Manutentionnaire
		MTDF - TERMINAL DE FRANCE

Tiers

Stevedore	Code : MTDF
-----------	-------------

Autorisations

Type	Référence	ID
Booking complet	LEHE45 [REDACTED]	DAE0 [REDACTED]
Demandeur	Approbateur	
2308 [REDACTED]	CONE - OCEAN NETWORK EXPRESS	
Date de début	Date de fin	Statut
12 Dec. 2024 16h33		Accepté

- le prix public est disponible sur le site internet <https://www.gmportuaire.fr/fr/> rubrique "tarifs généraux 2025 ».

CNMP LH

- Le système d'exploitation du terminal ne permet pas actuellement d'automatiser la production des données nécessaires pour documenter une facturation des écarts observés ;
- CNMP LH reviendra ultérieurement vers la communauté, une fois cette question technique solutionnée.

Le GEMO rappelle que **cette facturation est facilement évitable** par les opérateurs dès lors qu'une attention accrue est portée sur l'exactitude des déclarations de poids.

Merci de votre compréhension et de votre coopération.

Cordialement,



Le Secrétariat

181, Quai Frissard
B.P. 1021
76061 LE HAVRE CEDEX
Tél : 02.35.19.21.75

www.umep.org

Découvrir nos métiers par le jeu : www.umep-circus.fr

