

CONDITIONS GENERALES DE VENTE
GMP désignée « La Société » et/ou « l'opérateur de terminal »

communication tardive de la « VGM » : « Renomination charge / Late VGM »

PESAGE

Préambule

1. Pour assurer la sécurité du Navire, celles des personnes qui travaillent à bord des navires comme à terre, celle de la cargaison et la sécurité générale en mer, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée, exige que la Masse Brute des Conteneurs empotés soit vérifiée avant leur arrimage à bord.

2. L'Arrêté précisant les modalités d'application de cette réglementation en France est paru au Journal Officiel du 28 mai 2016.

3. En application des textes susvisés communément appelés « réglementation SOLAS », c'est au Chargeur qu'incombe la responsabilité de vérifier la Masse Brute d'un Conteneur contenant des marchandises.

C'est également au Chargeur qu'il revient de communiquer la Masse Brute Vérifiée « VGM » à l'armateur ou son représentant.

L'armateur ou son représentant prend la décision de charger ou non le Conteneur sur Navire.

Le Conteneur sera chargé sur Navire par l'opérateur de terminal s'il est sur la liste de chargement correspondante établie par l'armateur ou son représentant.

La réglementation susvisée ne change pas le rôle de l'opérateur de terminal.

4. Toutefois, l'opérateur de terminal a décidé d'offrir à ses clients un service de pesage en équipant ses cavaliers de pesons conçus pour ne pas influencer sur l'efficacité du processus opérationnel et conformes aux bonnes pratiques professionnelles en vigueur.

5. Les Conditions Générales de Vente établies dans le cadre de cette démarche sont mis à disposition de notre clientèle avec pour objectif de mieux comprendre le rôle que chacun doit jouer pour satisfaire aux prescriptions de la réglementation susvisée.

Article 1 – Champ d'application – Dispositions Générales

Sauf convention contraire écrite, la validation de la demande de pesée dans le Cargo Community System et de, manière générale, toute commande de Pesage traitée avec notre Société, implique de la part du client l'adhésion entière et sans réserve aux présentes Conditions Générales de Vente.

Ces Conditions Générales de Vente régissent les relations entre le donneur d'ordre et la Société. Elles s'appliquent de plein droit. Les clauses qui pourraient figurer sur les documents de notre clientèle ne peuvent en conséquence y déroger.

Article 2 – Définitions

Les termes et expressions commençant par une majuscule et utilisés dans le présent document auront la signification qui leur est donnée par les textes susvisés.

Article 3 – Objet des services

Conteneur arrivant sur le terminal portuaire sans « VGM » et avec demande faite à l'opérateur de terminal de procéder à la pesée

- ✓ L'opérateur de terminal pèse le Conteneur
- ✓ L'opérateur de terminal communique le poids au Chargeur dans le Cargo Community System
- ✓ L'opérateur de terminal facture au Chargeur la prestation de pesage fournie « Weighing Fees »
- ✓ Le Chargeur vérifie la « VGM » et la communique à l'armateur ou son représentant.

Conteneur arrivant sur le terminal portuaire sans « VGM » et sans demande faite à l'opérateur de terminal de procéder à la pesée

- ✓ L'opérateur de terminal en lien avec son client peut autoriser l'entrée sur le terminal portuaire
- ✓ Le Conteneur a alors un statut « en attente » (« on hold ») dans le système de l'opérateur de terminal
- ✓ L'information sur le statut « en attente » (« on hold ») est relayée au Chargeur via le Cargo Community System et à la compagnie maritime via EDI
- ✓ Le statut « en attente » (« on hold ») est débloqué :
 - Soit parce que le Chargeur communique la « VGM » à l'armateur ou son représentant qui l'intègre dans la liste de chargement ; l'opérateur de terminal facture au Chargeur la communication tardive de la « VGM » : « Renomination charge / Late VGM » ;
 - Soit par la demande faite à l'opérateur de terminal de procéder à la pesée ; l'opérateur de terminal facture au Chargeur la prestation de pesage fournie « Weighing Fees » + la communication tardive de la « VGM » : « Renomination charge / Late VGM » ;
- ✓ Si aucune instruction n'est reçue par l'opérateur de terminal avant la date de fermeture « closing date » :
 - Si le Conteneur ne se trouve pas sur la liste de chargement, il ne peut être chargé sur le navire. Les coûts induits seront facturés au transitaire et/ou commissionnaire de transport « Forwarding agent » (pour le Chargeur), sauf pour les frais de stationnement à l'exportation qui sont facturés à l'armateur ou son représentant conformément au contrat.
 - Si le Conteneur est sur la liste de charge, cela signifie que l'armateur ou son représentant a reçu la « VGM », l'opérateur de terminal facture au transitaire et/ou commissionnaire de transport « Forwarding agent » (pour le Chargeur) la

Conteneur arrivant sur le terminal portuaire avec « VGM »

- ✓ Aucun frais facturé au Chargeur
- ✓ Si la « VGM » se révèle différente du poids constaté par l'opérateur de terminal, ce dernier en informe l'armateur ou son représentant qui décide :
 - Soit d'embarquer avec la « VGM » déclarée initialement
 - Soit de remplacer la « VGM » déclarée initialement par le poids constaté après pesée par l'opérateur de terminal ; l'opérateur de terminal facture la prestation de pesage fournie à l'armateur ou son représentant « Weighing Fees » + la communication tardive de la « VGM » : « Renomination charge / Late VGM »

Conteneur empoté par l'opérateur de terminal

- ✓ L'opérateur de terminal ne calcule pas la « VGM »
- ✓ il appartient **au Chargeur** de reconstituer le poids du Conteneur en utilisant la méthodologie n°2 de la réglementation susvisée (addition de toutes masses obtenues)
- ✓ Pour ce faire, l'opérateur de terminal communique au donneur d'ordre le poids à vide de chaque Conteneur utilisé et celui des matériaux de calage et saisissage s'il en dispose
- ✓ Par addition de toutes les masses, le Chargeur obtient la Masse Brute du Conteneur empoté « VGM » qu'il devra communiquer à l'armateur ou son représentant

Article 4 – Responsabilité

En toutes hypothèses, même lorsque l'opérateur de terminal a pesé le Conteneur ou l'a empoté, c'est TOUJOURS LE CHARGEUR qui communique la « VGM » à l'armateur ou son représentant. Le Chargeur est tenu de vérifier les informations transmises. Il en est garant.

Article 5 – Force majeure

La responsabilité de l'opérateur de terminal ne peut être recherchée en cas d'événements imprévisibles empêchant l'exécution des services convenus. Pendant la durée de la force majeure, l'exécution des services est retardée de la durée de l'empêchement, sans pénalité. Dans la mesure du possible, les clients seront informés rapidement de la survenance du cas de force majeure.

Article 6 – Facturation

Les prestations de services fournies aux clients par l'opérateur de terminal sont facturées aux conditions décrites ci-dessus et au tarif mis à la disposition chaque année aux clients.

Pour tous les Conteneurs pleins chargés à l'exportation sur un navire à partir du 1er juillet 2016, l'opérateur de terminal facturera un montant forfaitaire à l'armateur ou son représentant afin de couvrir les investissements et les coûts supplémentaires liés à la mise en œuvre de la nouvelle réglementation.

Article 7 – Paiement

Les prix sont calculés sur la base des informations fournies par le client en tenant compte notamment des prestations effectuées.

Les cotations sont fonction du taux de devises au moment où elles sont données. Elles sont également fonction des conditions et tarifs des sous-traitants ainsi que des lois et règlements, conventions internationales en vigueur, voire dans le cadre de contrats successifs. Si l'un ou plusieurs des éléments déterminants de la cotation se trouvaient modifiés après remise des cotations, les prix donnés par la cotation seront modifiés dans les mêmes conditions. Cette exception vaut pour tout événement imprévu modifiant les conditions, l'exécution des prestations ou les rendant plus onéreuses. Les prix ne comprennent pas les droits et taxes, redevances et impôts en application des lois et règlements notamment fiscaux ou douaniers.

Les factures sont, en totalité, payables conformément à l'échéance mentionnée sur la facture sans escompte au lieu de leur émission. Il ne pourra être fait aucune compensation entre les factures et montant d'un préjudice allégué par le client. Lorsqu'exceptionnellement des délais de paiement auront été consentis par l'émission de traites, ou autres moyens, tout paiement partiel sera imputé au choix du créancier. Le non-paiement à une seule échéance emportera sans formalité la déchéance du terme, le solde devenant immédiatement exigible. Des pénalités seront appliquées les cas où, après mise en demeure, les sommes dues sont versées après la date de paiement figurant sur la facture. Ces pénalités sont fixées à une fois et demie le taux d'intérêt légal en vigueur (Loi n° 92 1442 du 31/12/92).

Article 8 – Garantie de paiement - Droit de gage conventionnel

Quelle que soit la qualité en laquelle l'opérateur de terminal intervient, le donneur d'ordre lui reconnaît expressément un droit de gage conventionnel emportant droit de rétention et de préférence général et permanent sur toutes les marchandises, valeurs et documents en sa possession et ce, en garantie de la totalité des créances (factures, intérêts, frais engagés, etc.) que l'opérateur de terminal détient contre lui pour des montants même antérieurs ou étrangers aux opérations réalisées au regard des marchandises.

Article 9 – Prescription

Quelle que soit la prestation réalisée, toutes les actions introduites à titre principal contre l'opérateur de manutention se prescrivent par un (1) an à compter de la date de la prestation et sous réserve de prescriptions légales plus courtes et notamment sous réserve des appels en garantie.

Article 10 – Juridiction

En cas de litige ou de contestation, seul le Tribunal de Commerce du Havre est compétent, même en cas de pluralité de défendeurs ou d'appels en garantie.

Seule la loi française est applicable.