

Il requisito SOLAS per la verifica del peso del Container

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha recentemente modificato la Convenzione SOLAS (Salvaguardia della vita in mare) richiedendo, come condizione per il caricamento di un container confezionato su una nave per esportazione, che il container abbia un peso verificato.

Il responsabile della verifica del peso del container confezionato è lo spedizioniere.

Tale requisito avrà efficacia legale dal 1 ° luglio 2016.

Dopo tale data, caricare un container confezionato su una nave senza che l'operatore della nave e l'operatore del terminale marittimo abbiano un peso verificato del container sarà una violazione della Convenzione SOLAS.

Gli emendamenti SOLAS prevedono che ci siano due metodi che gli spedizionieri possono utilizzare per determinare il peso del container una volta che il processo di riempimento del container ha avuto luogo.

Questo requisito si applicherà a livello globale.

Gli spedizionieri, i trasportatori, gli operatori delle navi e gli operatori dei terminali marittimi avranno, tutti, la necessità di definire le politiche e le procedure per garantire l'attuazione di questo cambiamento normativo.

Poiché si sono presentati quesiti sulla natura specifica dei cambiamenti SOLAS, il Consiglio Mondiale sulla Spedizione fornisce i seguenti schemi base dei requisiti SOLAS.

Principi di base nell'ambito del requisito SOLAS

- 1. Prima che un container confezionato possa essere caricato su una nave, il suo peso deve essere determinato attraverso la pesatura¹.**

È una violazione del SOLAS caricare a bordo di una nave un container confezionato a cui si applica il SOLAS senza una adeguata verifica del peso.

Non c'è eccezione a questo requisito.

¹ In assenza di uno spedizioniere che fornisca la massa lorda verificata di un container confezionato, il container " non deve essere caricato sulla nave ". *SOLAS Capitolo VI, regola 2, comma 6*. Le linee guida IMO, paragrafo 4.2, stabiliscono anche: "Un container pieno di pacchi e oggetti di carico non dovrebbe essere caricato su una nave a cui si applicano i regolamenti SOLAS a meno che il comandante o il suo rappresentante e il rappresentante del terminale marittimo hanno ottenuto, prima del carico della nave, la massa lorda effettiva verificata del container."

I container confezionati per i quali è stato fornito, prima del caricamento, un peso verificato in un porto di carico precedente possono essere caricati nei porti di trasbordo, senza dover avere il loro peso nuovamente verificato se il terminale portuale di trasbordo è stato informato di questo da parte dell'operatore della nave in arrivo.

- 2. Sotto gli emendamenti SOLAS, ci sono due metodi permessi per la pesatura:
Metodo 1, che richiede la pesatura del container dopo che è stato confezionato, o Metodo 2,² che richiede la pesatura di tutto il carico e del contenuto del container e la somma di questi pesi al peso della tara del container come indicato sul fine porta del container.**

² Le linee guida IMO stabiliscono che il Metodo 2 "sarebbe inappropriato e poco pratico" per "certi tipi di articoli da carico (ad esempio, rottami di metallo, grano sfuso e altre merci alla rinfusa) "che" non si prestano facilmente a pesatura individuale degli elementi da confezionare nel container. " *Linee guida IMO, paragrafo 5.1.2.2*.

3. La stima del peso non è permessa.

Lo spedizioniere (o una terza parte in accordo con lo spedizioniere) ha la responsabilità di pesare il container confezionato o di pesare il suo contenuto.

In entrambi i metodi, l'apparecchiatura di pesatura utilizzata deve soddisfare i requisiti nazionali di certificazione e taratura.

Inoltre, la parte che confeziona il container non può utilizzare il peso fornito da altri, tranne che in uno specifico insieme di circostanze definite.³

³ L'unica eccezione è la seguente: "Confezioni singole, originali sigillate che hanno un'accurata indicazione di massa delle confezioni e degli oggetti caricati (incluso qualsiasi altro materiale come materiale di imballaggio e refrigeranti all'interno delle confezioni), marcata sulla loro superficie in modo chiaro e permanente, non hanno bisogno di essere pesate di nuovo quando sono confezionate nel container. "*Linee guida dell'IMO, paragrafo 5.1.2.1.*

Questo non consente la stima del peso del carico, ma permette di utilizzare i pesi accurati che sono stati chiaramente e in modo permanente marcati sulle singole confezioni originali sigillate (ad esempio, televisori a schermo piatto che hanno il loro peso (per esempio X kg) marcata dal produttore sulla scatola contenente la TV).

Non esiste alcuna eccezione per i container co-caricati.

Le linee guida IMO sono chiare sul fatto che lo spedizioniere indicato sulla bolla di carico del vettore marittimo è la parte responsabile della fornitura della massa lorda verificata del container.

Linee guida IMO, paragrafo 5.1.3.

Così, lo spedizioniere "master" indicato sulla bolla di carico del vettore marittimo è responsabile della verifica accurata del peso di tutto il carico derivante da tutti gli spedizionieri che partecipano al carico del container, e non può semplicemente trasmettere i pesi dei carichi dichiarati dagli altri spedizionieri.

4. Un trasportatore per essere accurato può fare affidamento sulla verifica del peso segnato dallo spedizioniere.

Il trasportatore non ha bisogno di essere un "verificatore" della verifica del peso dello spedizioniere. Né le modifiche alla SOLAS richiedono a un trasportatore che verifichi che uno spedizioniere che fornisca un peso verificato secondo il Metodo 2 abbia utilizzato un metodo che sia stato certificato e approvato dalle competenti autorità della giurisdizione in cui il confezionamento e la sigillatura del container è stata completata. Tuttavia, è importante notare che, affinché la verifica del peso dello spedizioniere sia conforme alle prescrizioni SOLAS, deve essere "firmata", nel senso che una persona specifica che rappresenta lo spedizioniere è nominato e identificato come soggetto che ha verificato l'accuratezza del calcolo del peso per conto dello spedizioniere.⁴

⁴ "Il documento di trasporto deve essere:

.1 firmato da una persona debitamente autorizzata dallo spedizioniere; e

.2 presentato al comandante o al suo rappresentante ... ". *SOLAS Capitolo VI, regola 2, paragrafo 1.*

" Questo documento può essere parte delle istruzioni di spedizione per la compagnia di navigazione o di una separata comunicazione (ad esempio, una dichiarazione recante un certificato di pesatura prodotta da una stazione di pesatura). "*IMO Linee guida, punto 6.1.* "Il documento dovrebbe chiaramente evidenziare che la massa lorda fornita è la "massa lorda verificata", come definito al punto 2.1. "*linee guida IMO, paragrafo 6.1.*

" Indipendentemente dalla sua forma, il documento in cui dichiara la massa lorda verificata del container confezionato dovrebbe essere firmato da una persona debitamente autorizzata dallo spedizioniere. La firma può essere una firma elettronica o può essere sostituita dal nome in stampatello della persona autorizzata a firmarlo. "*Linee guida dell'IMO, paragrafo 6.2.*

5. La mancanza di una verifica firmata del peso dello spedizioniere può essere risolta pesando il container confezionato al porto.

Se il terminale marittimo non ha l'apparecchiatura per pesare il container e fornire un peso verificato, devono essere trovati mezzi alternativi per ottenere un peso del container verificato; altrimenti, il container confezionato potrebbe non essere caricato sulla nave.⁵

⁵"Se il documento di trasporto, per quanto riguarda un container confezionato, non fornisce la massa lorda verificata e il comandante o il suo rappresentante e il rappresentante del terminale, non hanno ottenuto la massa lorda verificata del container confezionato, il container non deve essere caricato sulla nave. "Regolamento 2, paragrafo 1.

"Fermo restando che uno spedizioniere è responsabile di ottenere e documentare la massa lorda verificata di un container confezionato, possono verificarsi situazioni in cui un container confezionato è consegnato ad una struttura di un terminal portuale senza che lo spedizioniere abbia fornito la richiesta massa lorda verificata necessaria verifica del container.

Un tale container non dovrebbe essere caricato sulla nave fino a quando sia stata ottenuta la sua massa lorda. Per consentire l'efficiente movimento in avanti di tali contenitori, il comandante o il suo rappresentante e il rappresentante del terminale possono ottenere la massa lorda verificata del container confezionato per conto dello spedizioniere. Questo può essere fatto mediante pesatura del container confezionato nel terminale o altrove. La massa lorda verificata così ottenuta dovrebbe essere utilizzata nella preparazione del piano di carico della nave. Se e come farlo, inclusa la ripartizione dei costi, dovrebbe essere concordato tra le parti commerciali."

IMO Linee guida, paragrafo 13.1.

6. Quando un terminale marittimo riceve un container da esportazione confezionato che non ha la verifica del peso firmata dallo spedizioniere, ci sarà bisogno di determinare sul posto del terminale il peso di quei container e di detti pesi nel piano di stivaggio della nave.

Terminali e vettori dovranno accordarsi su come queste situazioni saranno trattate.

7. Se un container confezionato viene pesato al porto di carico, quel peso è da utilizzare per pianificare lo stivaggio della nave.⁶

⁶ "Qualsiasi discrepanza tra la massa lorda di un container confezionato dichiarata prima della verifica della sua massa lorda e la sua massa lorda verificata dovrebbe essere risolta con l'uso della massa lorda verificata. "IMO Linee guida, paragrafo 9.1.

"Qualsiasi discrepanza tra una massa lorda verificata di un container confezionato ottenuta prima della consegna del container all'impianto del terminale portuale e la massa lorda verificata di quel container ottenuto dalle apparecchiature portuali di pesatura del container dovrebbe essere risolta mediante l'utilizzo di quest'ultima massa lorda verificata ottenuta dalla struttura del terminal portuale. "Linee guida dell'IMO, paragrafo 9.2.

8. I piani di stivaggio della nave devono utilizzare pesi verificati per tutti i container confezionati caricati a bordo.

FONTE:

http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/WSC_Summarizes_the_Basic_Elements_of_the_SOLAS_Container_Weight_Verification_Requirement_February_2015.pdf