

CONSORZIO

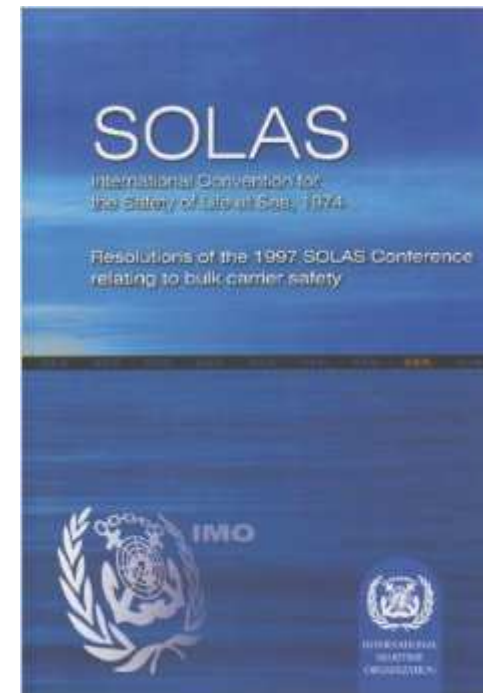


PESATURA CONTAINER CERTIFICATA

L'IMO (International Maritime Organization)

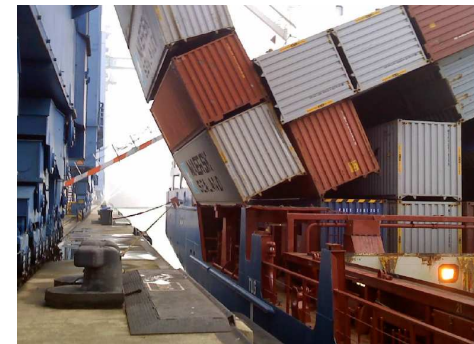
l'Organizzazione marittima internazionale - è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite con la responsabilità per la sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi.

La **SOLAS**, acronimo di **Safety of Life at Sea** è una convenzione internazionale dell'**Organizzazione Marittima Internazionale (IMO)**, volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla *salvaguardia della vita umana in mare*.



Per garantire la sicurezza della nave, la sicurezza dei lavoratori, sia a bordo delle navi che a terra, la sicurezza del carico e la sicurezza complessiva in mare, la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), come modificato, prevede al capitolo VI , parte a, regolamento 2 che la massa lorda dei containers deve essere verificata prima dello stivaggio a bordo della nave.

Lo scopo delle linee guida emanate dall'IMO il 9 giugno 2014 è quello di stabilire un approccio comune per l'attuazione e l'applicazione dei requisiti SOLAS per quanto riguarda la verifica della massa lorda dei containers.



**QUANDO
ENTRA
IN
VIGORE ?**

01/07/2016



I requisiti per verificare la massa lorda di un container si applicano ai containers ai quali si applica la CSC, e che devono essere stivati a bordo di una nave la cui Amministrazione è soggetta alla SOLAS.

Con il termine container vengono inclusi tank-containers, flat-racks, bulk containers ecc.



Sono inoltre inclusi i containers caricati su chassis o trailer fatta eccezione quando detti containers sono condotti su una nave ro-ro che effettua viaggi internazionali brevi.

La regola SOLAS III / 2 definisce "breve viaggio internazionale" un viaggio internazionale nel corso del quale una nave non è a più di 200 miglia da un porto o da un luogo in cui i passeggeri e l'equipaggio potrebbero essere messi in sicurezza, e che non supera le 600 miglia di distanza tra l'ultimo porto di scalo nel paese in cui ha inizio il viaggio e il porto di destinazione finale.

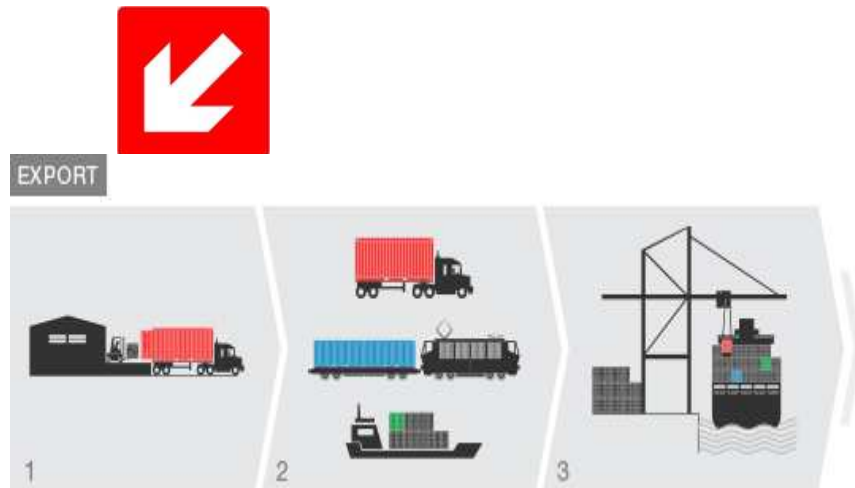
Sono esclusi dall'obbligo di pesatura i containers imbarcati su navi impiegate in viaggi nazionali. I containers vuoti non sono soggetti a pesatura ad eccezione dei Tank containers sporchi.



Per Shipper si intende un soggetto giuridico o persona indicata sulla polizza di carico o lettera di trasporto marittimo o equivalente documento di trasporto multimodale (ad esempio, "attraverso la" polizza di carico) come speditore e/o con il quale (o in nome o per conto del quale) è stato concluso un contratto di trasporto con una compagnia di navigazione.

E' responsabilità dello Shipper di ottenere e documentare la massa lorda verificata di un container.

LO SHIPPER E' RESPONSABILE DELLA MASSA LORDA VERIFICATA



IN CHE MODO SI PUO' OTTENERE LA MASSA LORDA VERIFICATA

METODO 1

Ad avvenuta caricazione della merce e dopo aver apposto i sigilli lo Shipper può pesare o disporre che una terza parte pesi il container.

Può avvenire che venga effettuata la pesatura del veicolo + container (vuoto all'ingresso e carico in uscita con aggiunta della tara del container rilevabile dalla placca CSC).

Si suggerisce inoltre l'utilizzo del Metodo 1 per pesare containers che contengono rottami e altri carichi alla rinfusa.



IN CHE MODO SI PUO' OTTENERE LA MASSA LORDA VERIFICATA

METODO 2

Lo Shipper (o, previo accordo del caricatore, una terza parte), può pesare tutti gli imballaggi e gli elementi di carico, compresa la massa dei pallet, del fardaggio e di altro materiale di rizzaggio e confezionamento del container e aggiungere la tara del container alla somma delle singole masse usando un **metodo certificato**.

Il **metodo certificato** utilizzato per la pesatura del contenuto del contenitore utilizzando il Metodo N°2 è soggetto alla certificazione e approvazione, come stabilito dall'autorità competente dello Stato in cui il confezionamento e il sigillo del container è stato completato.



IN CHE MODO SI PUO' OTTENERE LA MASSA LORDA VERIFICATA

METODO 2

Singoli imballi originali sigillati che hanno la massa lorda precisa delle confezioni e degli elementi di carico chiaramente ed in modo permanente marcata sulla loro superficie, non hanno bisogno di essere pesati ulteriormente quando vengono stivati nel container.



DOCUMENTAZIONE

La massa lorda verificata del container deve essere comunicata in un documento di spedizione dallo Shipper.

Questo documento può essere parte delle istruzioni di spedizione da fornire alla compagnia di navigazione oppure una comunicazione separata (ad esempio una dichiarazione che includa un peso certificato prodotto da una stazione di pesa, che utilizza apparati calibrati, omologati e certificati, sul tragitto stradale tra la sede dello Shipper ed il terminal portuale).

In ogni caso, il documento deve chiaramente evidenziare che il peso lordo fornito è la “massa lorda verificata”.

Indipendentemente dal formato, il documento deve essere firmato da persona autorizzata dallo Shipper, anche in forma elettronica o indicando in lettere maiuscole il nome della persona autorizzata a firmare.

POLIZZA DI CARICO

See website for large version of the reverse | Ver pagina Web para información y condiciones | 查看背面网页大版详细信息 | www.msceddshipping.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
 Website: www.msceddshipping.com SCAC Code: MSCU

BILL OF LADING No. MSCUGG48244
 NON-NEGOTIABLE COPY
 NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's: 0
 NO. OF RIDER PAGES: 0
 Zero

SHIPPER: DHL Global Forwarding (ITALY) SpA as Agent of DANMAR LINES LTD VIA MANTERO 8 GRANDATE CO 22070 IT
 CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless stated "To Order" or "To Order of..." here DHL GLOBAL FORW.(ECUADOR) S.A. AVDA. DE LAS AMERICAS Y EALMAZAN RUC 1791334477001 PLANTA BAJA GUAYAQUIL, ECUADOR EC
 NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) DHL GLOBAL FORW.(ECUADOR) S.A. AVDA. DE LAS AMERICAS Y EALMAZAN RUC 1791334477001 PLANTA BAJA GUAYAQUIL, ECUADOR EC
 PORT OF DISCHARGE AGENT: MSC ECUADOR CENTRUM BUILDING - 15TH FLOOR, SUITE 1 AVE FCO DE ORELLANA Y ALBERTO BORRERO P.O. BOX 16336 Guayaquil PH: 59342692283 Fax: 59342693292

VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 4 & 5): NORTHERN POWER - 1207A
 PORT OF LOADING: La Spezia
 PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 BOOKING REF. (or) SHIPPERS REF.: 016161059
 PORT OF DISCHARGE: Guayaquil, Ecuador
 PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
CRXU1780666 20' Dry Van (86)	18 Packages(s) 8301.10.00.00-3 CANDADOS 8301.40.00.00-2 CERRADURAS 8301.30.00.00-3 CERRADURAS MUEBLES 8302.80.00.00-5 CIERRAPUERTAS (LOCKS AND ACCESSORIES) FLETS PASADO PACKAGING DETAILS: 16 PALLETS STC 322 CARTONS 3 CARTONS FREIGHT PREPAID	9,671.000kgs	
Total		9,671.000kgs.	

FREIGHT & CHARGE: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16)

RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated) having the seal number or quantity of Containers or other packages or units indicated in his Bill of Lading. Receipt for cargo subject to all the terms and conditions stated on the Face of Receipt or Part of Lading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. BY ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED, OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT.

IF THIS IS A RESPONSIBLE (To Order or) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier together with outstanding Freight and charges in exchange for Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with national law in the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable.

IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this letter and date, and whenever one original Bill of Lading has been surrendered at other Bill of Lading shall be void.

FREIGHT & CHARGES	BASES	RATE	PREPAID	COLLECT

DECLARE VALUE (Only applicable if Ad Valorem charge paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 CARRIER'S RECEIPT (No. of Ctns or Pkgs rxd by Carrier - see Clause 14.1) 1 - ctnr
 PLACE AND DATE OF ISSUE: GENOVA 22-Feb-2012
 SHIPPED ON BOARD Date: 22-Feb-2012

016 TERMS CONTINUED ON REVERSE A 096404659

In assenza dell'indicazione da parte dello Shipper della massa lorda verificata, il container **non può essere imbarcato sulla nave**, a meno che il comandante o un suo rappresentante e il rappresentante del terminal abbiano ottenuto la massa lorda verificata attraverso altri strumenti.



Qualsiasi discrepanza tra massa lorda di un container dichiarato prima della verifica della sua massa lorda e la sua massa lorda verificata dovrebbe essere risolto con l'uso della massa lorda verificata.

Qualsiasi discrepanza tra una massa lorda verificata di un container ottenuta prima della consegna del container al terminal portuale e una massa lorda verificata di quel contenitore ottenuto con strumenti di pesatura ubicati nel terminal portuale, il peso del contenitore deve essere risolto con l'uso di quest'ultimo peso verificato dalla struttura del terminal portuale.

Un container non può essere confezionato con oltre la massa lorda massima indicata sulla piastra di approvazione di sicurezza ai sensi della Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC), e successive modifiche. Un container con una massa lorda superiore alla massa lorda massima ammissibile **non può essere caricato** su una nave.



Come abbiamo visto esistono 2 metodi di pesatura. Per quanto riguarda il Metodo n° 2 è necessario che ogni autorità competente dello Stato in cui viene confezionato e sigillato il container indichi le opportune certificazioni ed approvazioni dei soggetti che utilizzano tale metodo.

Lo stato Italiano, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Comando generale delle Capitanerie di Porto – VI Reparto – indica quali certificazioni devono possedere gli shippers che adottano il Metodo n° 2 di pesatura, e cioè:

- dotarsi di un sistema di gestione del processo di cui al metodo 2 certificato secondo standard internazionali (UNI/EN/ISO 9001 o UNI/EN/ISO 28000) ovvero
- essere un Operatore Economico Autorizzato (AEO)

Copia di detta documentazione deve essere inviata all'Ufficio 2 – Sezione 3 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Roma



Il rispetto dei requisiti SOLAS per quanto riguarda la massa lorda verificata dei containers rientra nella competenza ed è responsabilità dei Governi dei paesi contraenti la SOLAS. I governi dei paesi contraenti devono verificare il rispetto di questi requisiti SOLAS.

In Italia il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha emanato in data 05/05/2016 il Decreto Dirigenziale n. 447/2016 pubblicato su Gazzetta Ufficiale n° 106 del 12/05/2016.

Qualsiasi condizione di non conformità ai requisiti SOLAS è esecutiva in base alla legislazione nazionale.

L'efficacia finale e l'applicazione del requisito di verifica della massa lorda dei containers è che un container pieno, per il quale la massa lorda verificata non è stata ottenuta con sufficiente anticipo da utilizzare nel piano di stivaggio della nave, non sarà imbarcato su una nave a cui si applicano le norme SOLAS. Tutti i costi associati al mancato imbarco, stoccaggio, controstallia o eventuale ritorno del contenitore al mittente dovrebbero essere oggetto di accordi contrattuali tra le parti commerciali.



SHIPPER

SPEDIZIONIERE

CONSOLIDATORE

STAZIONE DI PESATURA

TRASPORTATORE

COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE

TERMINAL PORTUALE

NAVE – COMANDANTE NAVE

GUARDIA COSTIERA



L'emendamento SOLAS definisce i sistemi che devono essere utilizzati per pesare l'intero container oppure la merce, gli imballaggi e qualsiasi altro materiale che viene stivato nel container. Tali apparati devono essere calibrati ed omologati e devono essere conformi agli standard e ai requisiti dello Stato in cui si trovano per essere utilizzati.

Lo Stato Italiano li definisce "strumenti per pesare che servono a determinare la massa di un corpo utilizzando l'azione della forza di gravità che agisce su di esso" e devono ovviamente essere in possesso della relativa omologazione rilasciata ai sensi delle disposizioni di cui:

- Decreto Legislativo 29-12-1992, n. 517 e ss.mm.ii
- Decreto Legislativo 02-02-2007, n. 22 e ss.mm.ii
- Regio Decreto 12 Giugno 1902, n. 226 e ss.mm.ii.

Gli strumenti in questione devono essere muniti di contrassegno di verifica periodica non scaduto, in quanto sono soggetti a calibrazione triennale.

E' stato previsto un periodo transitorio di un anno (fino al 30/06/2017) durante il quale potranno essere utilizzati anche strumenti di misura diversi da quelli regolamentari, purchè l'errore massimo non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati con analoghe caratteristiche metrologiche e, comunque, non sia superiore a ± 500 kg.



Se la massa lorda verificata di un container è ottenuta pesandolo mentre è su un veicolo stradale, (per esempio telaio o rimorchio), la tara del veicolo stradale (e, se del caso, la motrice) deve essere sottratta per ottenere la massa lorda verificata del container. La sottrazione deve riflettere la massa della tara del veicolo stradale (e, se del caso, la motrice) come indicato nei documenti di registrazione rilasciati dall'autorità competente dello Stato in cui sono registrati. La massa del carburante nel serbatoio della motrice deve essere sottratta.

Se due containers sono caricati su un unico veicolo stradale, la loro massa lorda deve essere determinata dal peso di ciascun container separatamente. Dividere la massa lorda totale di entrambi i containers dopo aver sottratto la massa del veicolo stradale e della motrice non garantisce ovviamente una accurata massa lorda verificata per ciascun container, e di conseguenza tale criterio non può essere accettato. Quindi occorre o avere il peso all'origine di ogni unità di carico oppure, avvalendosi di stacker per sollevare i containers, si esegue una doppia pesata alternando prima un container e poi l'altro.



Molta attenzione viene rivolta a chi può offrire soluzioni pratiche al problema che può generare questo nuovo obbligo nella logistica delle esportazioni via mare.

Individuare il momento ed il punto per effettuare e determinare con “esattezza” la massa lorda verificata risulta quindi determinante per non ingolfare o creare ritardi nella catena delle spedizioni.

Un coordinamento delle informazioni sarà la chiave per non trovarsi in condizioni di difficoltà e ottemperare agli adempimenti richiesti dai nuovi regolamenti.



Lo Shipper come abbiamo visto è il soggetto responsabile dell’ottenimento della massa lorda verificata del container.

Può anche delegare una terza parte, ad esempio una stazione di pesa, ma comunque anche in questo caso ciò non lo esonera dalla responsabilità di cui sopra.

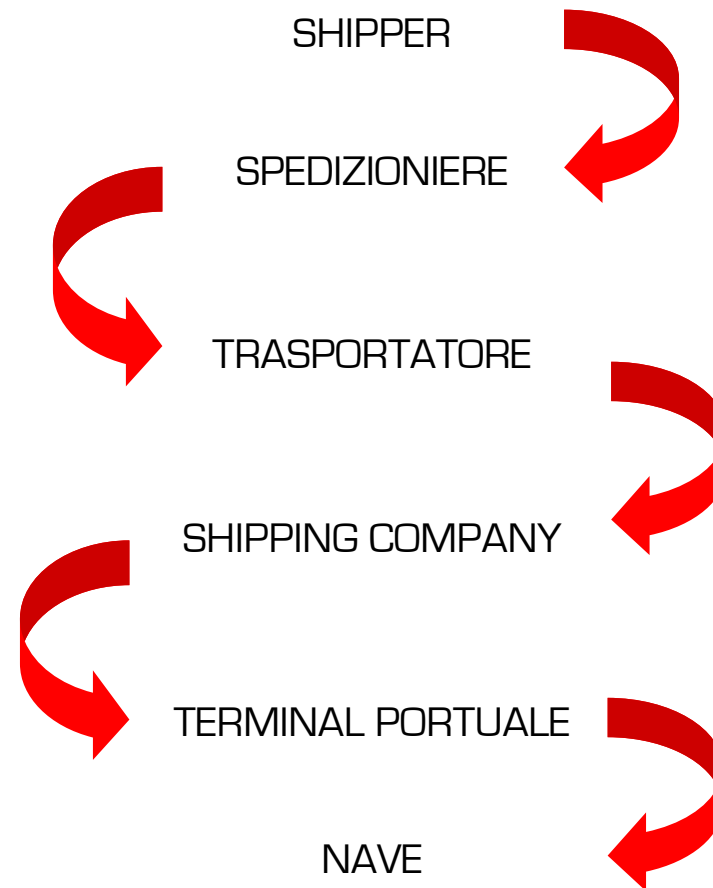
Senza massa lorda verificata indicata nei documenti di trasporto il container **non può essere imbarcato** a bordo della nave.

E poiché il contratto di trasporto è tra lo Shipper e la compagnia di navigazione, e non tra lo Shipper ed il terminal portuale, sarà lo Shipper che dovrà presentare la massa lorda verificata alla compagnia di navigazione.

Sarà successivamente responsabilità della compagnia di navigazione fornire dette informazioni in anticipo al terminal per procedere alle operazioni di imbarco.

Similarmente lo Shipper può anche presentare dette informazioni al rappresentante del terminal al momento della consegna del container.

Lo spedizioniere marittimo, se ricopre il ruolo di “Shipper”, avrà gli obblighi che abbiamo esaminato.



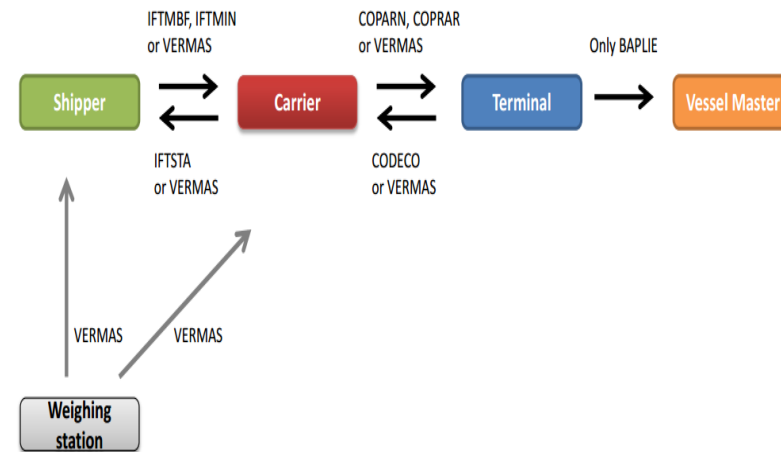
La convenzione SOLAS non prescrive nessun termine ultimo per la presentazione da parte dello Shipper della massa lorda verificata diversa dalle informazioni che devono essere ricevute in tempo per essere utilizzate dal comandante e il rappresentante del terminal portuale nel piano di stivaggio della nave. La finalizzazione del piano di stivaggio della nave dipenderà dal tipo di nave e dimensioni, le procedure di carico portuali locali e altri fattori operativi. E' responsabilità della compagnia di navigazione con la quale lo spedizioniere stipula un contratto di trasporto di informare lo Shipper, a seguito di discussioni preliminari con il terminal portuale, di qualsiasi termine di tempo specifico per la presentazione delle informazioni.



Oggi le informazioni viaggiano veloci, non si deve perdere tempo, e conseguentemente un passaggio supplementare come la pesatura certificata dei containers destinati all’export potrebbe creare non poche criticità.

La Commissione Economica delle Nazioni Unite per l’Europa funge da punto di riferimento per le raccomandazioni di facilitazione degli scambi e degli standard di commercio elettronico, ed anche in questo ambito è stato implementato un nuovo tipo di messaggio EDIFACT – chiamato VERMAS – Verification of Mass – che si aggiunge a tutti gli altri elementi di messaggistica previsti nei rapporti di commercio internazionale tra gli utenti coinvolti.

VERMAS in the Process Chain



Controlli e verifiche: il valore di tolleranza da utilizzare in sede di eventuali controlli e verifiche effettuati dopo la pesatura è per ciascun container pari al $\pm 3\%$ della VGM dichiarata nello shipping document. A tal fine, se la tara riportata sul container o il peso del trailer o dello chassis, riportati sui documenti di circolazione siano divergenti rispetto a quelli reali, lo shipper non sarà ritenuto responsabile, salvo diversa fattispecie, dell'incorrettezza del dato VGM.

E' possibile che giungano in porti nazionali containers sprovvisti di VGM perché imbarcati prima dell'entrata in vigore dell'emendamento SOLAS. A tal proposito è consentito fino al 1° ottobre 2016 l'imbarco per trasbordo di containers non muniti di VGM a condizione che la polizza di carico o altro documento di trasporto siano stati emessi prima del 1° luglio 2016.

