

Normativa SOLAS

PESATURA CONTENITORI

Si informa la spett.le clientela che preso atto che dall'incontro tenutosi lo scorso 30 maggio a Roma, presso il Comando Generale, è stato definitivamente sancito che dalla data del 1 luglio 2016 tutti i containers destinati all'imbarco dovranno essere muniti della certificazione VGM, respingendo così le numerose richieste di prendere tale data per il gate-in al terminal, si ritiene opportuno riepilogare quanto segue.

Le nuove disposizioni Solas, in estrema sintesi e come già comunicato in precedenza, dispongono che lo shipper (il soggetto indicato nella polizza di carico) debba verificare la massa lorda del container trasportato (Verified Gross Mass) e che la stessa sia trasmessa al comandante della nave (tramite il raccomandatario) e al terminal, sufficientemente in anticipo, per consentire l'elaborazione del piano di stivaggio. Senza questo dato il container non potrà essere caricato a bordo della nave.

Lo shipper può ottenere la Verified Gross Mass attraverso due metodi:

- Metodo 1: Lo shipper, ad imballaggio concluso, pesa il container imballato e sigillato.
- Metodo 2: Lo shipper - o una terza parte da lui incaricata - può pesare i singoli elementi da caricare sommandoli alla tara del contenitore in accordo alle seguenti fasi:
 - o Fase 1 - pesatura dei packages e cargo items: il peso dei singoli packages e cargo items è determinato dalle relative certificazioni. Nel caso in cui il peso non possa essere desunto univocamente dalla documentazione, dovrà essere determinato dallo shipper attraverso la pesatura con attrezzature certificate e calibrate;
 - o Fase 2 - pesatura dei pallets, securing materials e dunnage: il peso è determinato attraverso informazioni prodotte dal fornitore;
 - o Fase 3 – determinazione della tara del container: lo shipper deve determinare la tara del contenitore (rifacendosi alla CSC Plate)

La sommatoria dei pesi ottenuti nelle fasi di cui sopra costituisce la verified gross mass del contenitore.

Secondo quanto ci risulta le pese distribuite all'interno del territorio o nei depositi inland o nei centri intermodali risultano insufficiente a poter assorbire in tempi certi il traffico in esportazione sviluppato dai nostri porti con gli attuali flussi, si ritiene utile raccomandare la spettabile clientela di sensibilizzare, per quanto possibile, tutti i caricatori affinché dilatino le finestre di carico in modo da meglio diluire le operazioni di pesatura prima dell'arrivo in porto.

E' infatti presumibile che almeno nelle prime settimane dall'entrata in vigore della normativa sarà molto più difficoltoso e rischioso caricare e quindi posizionare i contenitori in prevalenza negli ultimi giorni dell'arrivo nave (come avviene oggi) e soprattutto a ridosso dei fine settimana quando c'è la maggior affluenza di navi nei porti.

Sarebbe inoltre auspicabile che al fine di ridurre al massimo il numero di pesature da effettuarsi secondo il metodo 1, tutti i caricatori in grado di fornire il peso lordo della merce in fase di booking

sommino a esso la tara del contenitore per ottenere il peso secondo il metodo 2, approfittando del periodo di transizione sulla certificazione degli strumenti di pesa concesso dal Ministero fino al 30 giugno 2017 (Decreto dirigenziale n. 447/2016).