



Requisito IMO per la verifica del peso del contenitore da imbarcare su nave per viaggi internazionali

Il Comitato per la sicurezza marittima IMO (MSC) nella sessione 93a (Maggio 2014) ha approvato le modifiche al salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) convenzione relativa un requisito di verifica peso del contenitore obbligatoria spedizionieri. Questo è uno sforzo WSC sta sostenendo per molti anni. Merci pericolose, carico solido e contenitori (DSC) Sottocomitato ha approvato modifiche alla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) convenzione che richiedono la verifica dei pesi contenitore prima caricati containersmay essere collocato a bordo di navi. Il rapporto DSC è stato approvato dal Comitato per la sicurezza marittima (MSC) nel maggio 2014 e adottata da MSC nel novembre 2014. Il requisito fare la verifica del peso del contenitore una condizione per la nave di carico diventerà giuridicamente vincolante il 1 luglio, 2016.

Il testo completo della normativa SOLAS applicabili può essere trovato qui e le linee guida attuative emanate dalla MSC sono disponibili qui.

Vedere anche un breve riassunto di questi requisiti prodotte da WSC.

Di seguito una sintesi degli ultimi sviluppi a l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per affrontare i problemi di sicurezza documentati e altri problemi che dichiarate erroneamente pesi carico causano. Una versione più dettagliata di questa attività è disponibile in "Storia di IMO d'azione per migliorare contenitore di sicurezza" prodotto dalla World Shipping Council.

Pagina 1

1

Linee guida per migliorare la sicurezza e l'attuazione del SOLAS. Requisiti Container Peso di verifica

1 Luglio 2015

sommario

Nel mese di novembre 2014, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato obbligatoria emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del capitolo VI, Parte A, regolamento 2 - Informazioni sul

carico. La convenzione SOLAS è diritto globale applicabile. Gli Emendamenti SOLAS entrano in vigore il 1 ° luglio 2016 per i contenitori confezionati ricevuti per mezzi di trasporto (gate-in o off-rail). Hanno posto un requisito sul caricatore di un imballato contenitore, indipendentemente da chi imballato contenitore, per verificare e fornire il contenitore lordo verificato peso al vettore marittimo e rappresentante del terminale di porta prima di esso il caricamento su una nave. Un peso del contenitore verificato è una condizione per il caricamento di un contenitore ricco di bordo una nave per l'esportazione. L'operatore della nave e l'operatore del terminale sono tenuti ad utilizzare verificato pesi container piani di stivaggio della nave e sono proibiti dal caricamento di un contenitore ricco bordo di una nave per l'esportazione se il contenitore non ha un peso contenitore verificato.

Questo documento fornisce un quadro di ciò che l'attuazione delle modifiche SOLAS richiede delle varie parti commerciali.

Contenuto

1.	Introduzione	Pagina	2
2.	portata	Pagina	2
3.	Principi principali	Pagina	3
4.	I metodi per ottenere il peso lordo verificato di un contenitore ricco pagina		4
5.	Documentazione	Pagina	7
6.	Il flusso di informazioni: interfacce mittente, carrier, e terminali	Pagina	7
7.	I contenitori che superano la loro massa massima lorda	Pagina	9
8.	definizioni	Pagina	9
9.	Di riferimento supplementare e materiale di origine	Pagina	11

Pagina 2

2

1. Introduzione

1.1

Al fine di affrontare i problemi di sicurezza in mare ea terra derivanti dalle spedizioni di container

che hanno dichiarazioni di peso non corrette, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato

emendamenti alla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) Convenzione, capitolo VI del regolamento 2 - Cargo

informazioni riguardanti un contenitore obbligatoria la verifica del peso lordo, insieme con linee guida associati pubblicati come MSC.1 / Circ.1475 (in prosieguo: l'IMO

Linee guida).

1

1.2

Gli emendamenti SOLAS sono state adottate nel novembre 2014 e entreranno a forzare su 1 luglio 2016. Il periodo intermedio deve essere considerato il passaggio o la pianificazione periodo. Tutte le parti regolamentati devono essere pronti ad attuare e rispettare il contenitore

Requisiti di verifica peso il 1 ° luglio 2016. Questo periodo dovrebbe anche dare il tempo per

soggetti regolati per preparare i cambiamenti di processo e documentazione richiesta e per testare

Miglioramenti di trasmissione delle informazioni in anticipo rispetto alla data di efficacia.

1.3

L'effetto di questi requisiti filiere container è che la verifica del peso lordo di un contenitore di esportazione al sacco sarà richiesto prima che il contenitore è caricati a bordo di una nave. Per garantire la conformità con le modifiche SOLAS, i partecipanti all'interno la catena di fornitura (soprattutto spedizionieri, trasportatori e operatori di terminali), sarà necessario stabilire e implementare processi per assicurare che i pesi contenitore verificate vengono forniti al parti necessarie in modo tempestivo e sono utilizzati dal gestore del terminale e vaso operatore nel piano di stivaggio container della nave.

1.4

Queste linee guida sono state elaborate dal World Shipping Council, in consultazione con le sue aziende associate, come consiglio concernente la realizzazione degli emendamenti SOLAS. Queste

Linee guida individuano gli elementi sia dei requisiti normativi e di un non-normativo la natura che le società con ruoli commerciali e attività all'interno del internazionali container catena logistica del trasporto sarà necessario prendere in considerazione.

2. Ambito di applicazione

2.1

Se non diversamente specificato al punto 2.2, i requisiti SOLAS per verificare il peso lordo di un contenitore di esportazione imballato si applica a tutti i contenitori confezionati a cui Convenzione dell'IMO per Contenitori Sicuro (CSC) si applica e che devono essere caricati su una nave in International traffico marittimo.

2.2

Le disposizioni della Convenzione SOLAS Capitolo VI, parte A, del regolamento 2 non si applicano:

1

Il testo di entrambi gli emendamenti SOLAS e gli orientamenti IMO Per quanto riguarda la massa lorda verificata

Contenitore di trasporto di carichi sia raggiungibile tramite link web, presentata nella sezione 10 di seguito, pagina 10. Il termini "massa lorda" e "peso lordo" sono intercambiabili.

page 3

3

(io)

Un contenitore confezionato su un telaio o un rimorchio per essere guidato su una nave ro-ro che è impegnata a viaggi internazionali brevi;

2

(ii)

Articoli Cargo in adesione con un caricatore per il master per il confezionamento in un contenitore già

a bordo della nave;o

(iii)

“Contenitori Offshore” per cui il CSC, in base alle linee guida dell’IMO per la approvazione di contenitori off-shore trattati in mare aperto (MSC / Circ.860) e l’IMO Raccomandazioni rivedute su un’interpretazione armonizzata e l’attuazione del

Internazionale

Convenzione

per

Sicuro

contenitori,

1972

come

modificata

(/ Circ.138 / Rev.1 CSC.1), non si applica.

2.3

Nessuna disposizione o di un accordo in un contratto di compravendita, un contratto di trasporto, o di un

contratto di stivaggio potrebbe ignorare o di conflitto con l’obbligo di rispettare la SOLAS requisiti.

3. Principi principali

3.1

Lo scopo degli emendamenti SOLAS è quello di ottenere un peso lordo accurata imballato contenitori che vengono spostati attraverso la catena di approvvigionamento prima di caricare a bordo della nave.

3.2

La responsabilità di ottenere e documentare il peso lordo verificato di un imballato il contenitore si trova con lo spedizioniere *SOLAS Capitolo VI, regolamento 2.; Orientamenti IMO, comma*

4.1.

3.3

Pesi contenitore verificati devono essere utilizzati dal gestore del terminale e la nave operatore nella pianificazione nave di stivaggio.

3.4

Un contenitore pieno di pacchi e oggetti da carico non deve essere caricato su una nave a che gli emendamenti SOLAS si applicano a meno che il comandante della nave o il suo rappresentante e il

rappresentante del terminale hanno ottenuto, in anticipo di carico nave, il peso lordo verificato

del contenitore *SOLAS Capitolo VI, regolamento 2, comma 6; le linee guida IMO, paragrafo*

4.2. Disponibilità sia il rappresentante del terminale e al comandante o il suo rappresentante

la massa lorda verificato di un contenitore confezionato sufficiente anticipo da utilizzare nella nave

piano di stivaggio è un prerequisito per il contenitore per essere caricato su una nave a cui il SOLAS

si applicano i regolamenti. *orientamenti IMO, paragrafo 14.1*

3.5

Se un contenitore confezionato viene ricevuto in un impianto portuale per l'esportazione senza lordo verificato peso, non deve essere caricato su una nave fino ad ottenere un peso lordo verificato. Il misure che possono essere adottate per ottenere un tale peso verificato per un tale contenitore sono per la parti commerciali per determinare. Tutti i costi sostenuti dall'operatore nave o del terminale

2

Regola SOLAS III / 2 definisce "breve viaggio internazionale" come un viaggio internazionale in corso di cui una nave non è più di 200 miglia da un porto o luogo in cui i passeggeri e l'equipaggio potrebbe essere messo in sicurezza, e che non superi 600 miglia di lunghezza tra l'ultimo porto di scalo nella paese in cui il viaggio inizia e la porta di destinazione finale.

pagina 4

4

operatore per l'ottenimento di un peso lordo verificato se un caricatore ha omesso di fornire uno in modo tempestivo modalità e l'eventuale recupero di tali costi sono anche questioni commerciali per le parti determinare. *orientamenti IMO, comma 13.1.*

3.6 Il peso lordo di un container in entrata imballato in consegna da una nave a un SOLAS portuale (cioè una importazione o container trasbordato) sarà il peso del contenitore verificato utilizzato dall'operatore nave e impianto portuale al porto di carico della nave. Una impianti portuali e la operatore della nave non hanno bisogno di ri-pesare un contenitore in entrata al sacco che deve essere trasbordate se quel contenitore è stato consegnato da un peschereccio SOLAS con un peso verificati dalla gamba precedente del viaggio. *orientamenti IMO, paragrafo 8.1.2.*

4. Metodi per ottenere la massa lorda verificato di un contenitore ricco

4.1

I regolamenti SOLAS prescrivono due metodi con cui il mittente può ottenere la massa lorda verificato di un contenitore confezionato.

4.1.1 Metodo n ° 1:

□ Alla conclusione di imballaggio e sigillatura di un contenitore e utilizzando calibrata e apparecchiature certificate, il mittente può pesare, o hanno organizzato che un terzo peso, il contenitore confezionato *regolamento SOLAS, paragrafo 4.1.; Orientamenti IMO, comma 5.1.1.* La scala, pesa a ponte, impianti di sollevamento o altri dispositivi utilizzati per verificare la massa lorda del contenitore deve essere conforme alle norme vigenti e di precisione esigenze dello Stato in cui viene utilizzato l'apparecchio. *linee guida IMO, paragrafo 7.1.*

□ Metodo No. 1 è opportuno utilizzare per qualsiasi contenitore confezionato e qualsiasi tipo di merce.

4.1.2 Metodo n ° 2:

□Il mittente (o, previo accordo del caricatore, una terza parte) può pesare tutti i pacchetti e gli elementi di carico, tra cui la massa di pallet, paglioli e l'altro imballaggio e di fissaggio

materiale da confezionare nel contenitore, e aggiungere la massa tara del contenitore alla somma delle singole masse di contenuto del contenitore.*linee guida IMO, paragrafo 5.1.2.*

□La bilancia utilizzata per pesare il contenuto del contenitore deve soddisfare la standard di precisione applicabili e dei requisiti dello Stato in cui l'apparecchiatura è in uso.*Linee guida dell'IMO, paragrafo 7.1.*

□La massa della tara del contenitore particolare è visibile all'esterno del contenitore e dovrebbe essere usato.*linee guida IMO, comma 12.1.*

□La stima del peso del contenuto di un contenitore non è consentito.

□Il partito di imballaggio del contenitore non può utilizzare il peso qualcun altro ha fornito, tranne in un insieme specifico di circostanze definite in cui la merce è stata

pagina 5

5

precedentemente pesato e che il peso è chiara e permanente sulla superficie delle merci.

3

□Metodo n ° 2 è "inadeguato e impraticabile" per "certi tipi di elementi di carico (ad esempio,

rottami di metallo, grano sfuso e altre merci alla rinfusa) "che" non facilmente prestano se stessi per singola pesatura delle voci da confezionare nel contenitore. "IMO *Linee guida, paragrafo 5.1.2.2.* Metodo n ° 2 è anche inadeguato per "flexitanks".

Per tali carichi, Metodo No. 1 deve essere utilizzato.

□Il metodo utilizzato per la pesatura contenuto del recipiente sotto Metodo n ° 2 è soggetta

alla certificazione e l'approvazione, come stabilito dall'autorità competente dello Stato in che l'imballaggio e la chiusura del contenitore è stato completato.*linee guida IMO, paragrafo 5.1.2.3.* I caricatori sono responsabili del rispetto di tutte le certificazioni e requisiti di approvazione che possono essere stabilite dallo Stato in cui il contenitore imballaggio è fatto, o, in un caso in cui un contenitore è confezionato in più posizioni, qualsiasi

requisiti di certificazione e approvazione che possono essere stabilite dallo Stato in cui ultimi contenuti sono stati confezionati nel contenitore.

4.2

Indipendentemente dal fatto Metodo No. 1 o Metodo No. 2 viene utilizzato per ottenere la verifica

peso del contenitore -

□Gli emendamenti SOLAS e gli orientamenti IMO sono chiari che il mittente nominato il disegno di legge del vettore oceano di carico è la parte responsabile per la fornitura del imballato

la massa del contenitore verificato lordo.*orientamenti IMO, paragrafo 5.1.3.* Così, per esempio, se

uno spedizioniere / NVOCC è co-caricando le spedizioni carico di altre merci

spedizionieri in un contenitore, lo spedizioniere "maestro" di nome sul disegno di legge del vettore oceano di

carico è la parte responsabile per il preciso carico di verifica peso di tutta la

carico e tutto l'imballaggio o il materiale di fissaggio da tutti gli spedizionieri di co-carico con il contenitore.

□

Il

vettore e all'operatore del terminale possono contare su peso del contenitore firmato di un caricatore

la verifica per essere precisi. Il vettore e l'operatore del terminale non sono responsabili

3

L'eccezione è il seguente: "individuali, pacchetti originali sigillate che hanno la massa accurata della

pacchetti e articoli di carico (incluso qualsiasi altro materiale come materiale di imballaggio e refrigeranti all'interno

i pacchetti) in modo chiaro e permanente segnati sulla loro superficie, non devono essere pesati di nuovo

quando sono imballati nel contenitore. *"linee guida IMO, paragrafo 5.1.2.1 (sottolineatura aggiunta).*

Questo non consente la stima del peso del carico, ma i permessi utilizzando pesi precisi che sono stati

in precedenza deriva dalla pesatura del prodotto e che sono chiaramente e permanentemente segnato su

individuali, confezioni originali sigillate. Ad esempio, un caricatore di televisione identica imposta cui

singoli cartoni sono contrassegnati dal costruttore con il peso di trasporto potrebbe calcolare il

Peso di spedizione moltiplicando il numero di televisori nel contenitore dal peso di un set individuale, e poi aggiungendo che peso sul peso calcolata combinato dell'imballaggio, pallet, imballaggio e materiale utilizzato e tara del contenitore rinforzo. Questo approccio ha quattro

elementi richiesti. Si applica solo a: 1) originale, confezioni sigillate, 2) che sono stati precedentemente

pesato, 3) con la massa accurata chiara e permanente sulla loro superficie, e, 4) tale

pesi aggiunti al peso calcolato di tutto l'imballaggio, fissaggio e altro materiale che possa avere

stato utilizzato nel confezionamento del contenitore.

pagina 6

6

per la verifica di verifica del peso del mittente. Né gli emendamenti SOLAS o IMO

Linee guida richiedono un vettore o terminale operatore per verificare che un caricatore che fornisce un

Peso verificato secondo il metodo 2 è usato un metodo che è stato certificato e

approvato dall'autorità competente della giurisdizione in cui l'imballaggio e

sigillatura del contenitore è stata completata. Tuttavia, per la verifica del peso del mittente

per essere compatibile con i requisiti SOLAS, esso deve essere "firmato", che significa una specifica

persona che rappresenta il mittente deve essere nominato e identificata come aver verificato la

la precisione del calcolo del peso per conto del mittente.

4

□Pesi ottenuti pesando l'intero contenitore imballato sotto Metodo 1 o peso del contenuto del contenitore e aggiungendo quei pesi alla tara del contenitore peso sotto Metodo 2 devono essere accurato come le scale o dispositivi di pesatura utilizzati,

che deve soddisfare gli standard di accuratezza applicabili e dei requisiti dello Stato in cui si utilizza l'apparecchiatura. Alcuni prodotti potrebbero comportare un carico normale, minore

variazioni di peso dal momento del confezionamento fino alla consegna (ad esempio, a causa di evaporazione,

variazioni di umidità, ghiaccio si sciolgono da prodotti freschi alimentari confezionati in ghiaccio, etc.) e un po'

tara contenitori 'può cambiare nel tempo e variare un po' dalla tara

verniciato peso sul contenitore; Tuttavia, queste variazioni non dovrebbe presenti sicurezza preoccupazioni.

□La parte o le parti di imballaggio del contenitore dovrebbero seguire le disposizioni della IMO / ILO / Codice UNECE di condotta per imballaggio di Trasporto merci Unità (Codice CTU) in

relazione per caricare la distribuzione e l'imballaggio sicuro del contenitore. (Vedere, pagina 11 per un collegamento

al code CTU e Codice CTU informativi Materiali.)

4.3

La partecipazione di un mittente o approvazione ai sensi Economico Autorizzato di un'autorità doganale

Operator (AEO) o simile programma non modificare o esonera il mittente dalla richiesta il rispetto dei requisiti SOLAS. Tale status potrebbe essere un fattore rilevante in uno Stato di

requisiti di certificazione e approvazione per il metodo di n ° 2 caricatori. I caricatori devono essere consapevoli

di tutti i requisiti nazionali tali applicabili.

4.4

Se un vettore o all'operatore del terminale ha ragione di credere che il peso del verificati contenitore fornito dal caricatore è significativamente in errore, possono prendere le misure che possono essere

opportuno, nell'interesse della sicurezza per determinare ciò che il peso esatto è. I termini di

tali accordi e il recupero dei costi di tutte le misure per l'ottenimento di un peso esatto sono questioni commerciali per le parti per affrontare.

4

"Il documento di spedizione deve essere: .1 firmato da una persona debitamente autorizzata dal caricatore; e .2

presentato al comandante o il suo rappresentante "SOLAS Capitolo VI, regolamento 2, paragrafo 5." Questo

documento può essere parte delle istruzioni di spedizione per la compagnia di navigazione o di un separato

comunicazione (ad esempio, una dichiarazione recante un certificato peso prodotta da una stazione di pesatura). "IMO

Linee guida, paragrafo 2.1.13. “[L] a documento dovrebbero chiaramente in evidenza che la massa lorda è prevista il “verificato massa lorda”, come definito al punto 2.1. *“linee guida IMO, paragrafo 6.1.”* Indipendentemente della sua forma, il documento dichiarando la massa lorda verificato del contenitore confezionato deve essere firmato da una persona debitamente autorizzata dal mittente. La firma può essere una firma elettronica o può essere sostituito con il nome in stampatello della persona autorizzata a firmare. *“Linee guida dell’IMO, paragraph 6.2.”*

pagina 7

7

5. Documentazione

5.1

I regolamenti SOLAS richiedono il mittente per verificare la massa lorda del imballato contenitore utilizzando il metodo No. 1 o No. Metodo 2 e per comunicare la massa lorda verificata in un documento di spedizione. Questo documento può essere parte delle istruzioni di spedizione per la spedizione società o una comunicazione separata (ad esempio, una dichiarazione tra cui un certificato di peso prodotto da una stazione di pesatura utilizzando calibrato e apparecchiature certificate sulla rotta tra l’origine del mittente e il terminale di porta). In entrambi i casi, il documento deve chiaramente evidenziare che la massa lorda prevista è la “massa lorda verificato”. Il peso dovrebbe verificato essere espresso in chilogrammi o libbre, a seconda di quale misura viene utilizzato in tale giurisdizione.

Metodi elettronici di trasmissione, come Electronic Data Interchange (EDI) o elettronico Elaborazione dei dati (EDP) può essere utilizzato. *Orientamenti IMO, paragrafo 6.3.*

5.2

Indipendentemente dalla sua forma, il documento dichiarando la massa lorda verificata della imballato contenitore deve essere firmata da una persona debitamente autorizzata dal mittente. La firma può essere una firma elettronica o può essere sostituita dal nome in stampatello della persona autorizzata a firmarlo. *orientamenti IMO, paragrafo 6.2.*

5.3

Qualsiasi discrepanza tra massa lorda di un contenitore al sacco fornito a un vettore da un spedizioniere prima verifica del peso del contenitore e la sua massa lorda dovrebbe essere verificato risolto con l’uso della massa lorda verificato. *orientamenti IMO, paragrafo 9.1.* Se un terminal portuale risolve un incertezza circa la massa lorda di un contenitore confezionato pesando il contenitore, il peso ottenuto con l’impianto portuale deve essere utilizzato per la

pianificazione nave di stivaggio.

Le linee guida IMO, paragrafo 9.2 e 13.1.

5.4

Verifica peso del contenitore del mittente deve essere messo a disposizione del terminal operatore e al maestro e ai competenti funzionari del governo su richiesta.

Flusso 6. Informazioni: Shipper, vettore e interfacce terminale

6.1

Gli emendamenti SOLAS sono chiare nell'assegnare spedizionieri 'portatori' e terminali responsabilità degli operatori. Il mittente è responsabile di fornire un accurato "verificato lordo

di massa "per ogni contenitore imballato esso offerte al vettore o il suo rappresentante del terminale,

indipendentemente da chi confezioni effettivamente contenitore. L'operatore della nave e l'operatore del terminale

sono responsabili per l'uso di pesi lordi verificate nella pianificazione nave stivare e non deve caricare un

imballato container a bordo di una nave per l'esportazione senza un peso lordo verificato. Questi sono

obblighi normativi.

6.2

Al fine di attuare gli obblighi normativi SOLAS e al fine di garantire l'efficiente e flusso regolare del commercio, le parti della catena di approvvigionamento dovranno prendere accordi per

la tempestiva trasmissione e lo scambio di informazioni verificato peso del contenitore. Questi sono

esigenze commerciali ed operative, non requisiti normativi.

6.3

SOLAS richiede che le informazioni di verifica peso del contenitore essere presentata con sufficiente anticipo rispetto recipiente carico da utilizzare nella preparazione di stivaggio nave

pagina 8

8

piano. *orientamenti IMO, paragrafo 6.3.2.* E 'essenziale che del contenitore verificato lordo peso essere ottenuta dall'operatore nave e l'operatore terminale prima un'esportazione imballato

contenitore è fisicamente caricato su una nave.

6.4

I vettori forniranno spedizionieri con "tempi di cut-off", all'interno del quale il vettore deve ricevere la verifica peso del contenitore richiesto dal mittente per la pianificazione nave di stivaggio.

Questi tempi di cut-off possono variare a seconda del vettore, può variare a seconda delle procedure operative o

esigenze dei diversi operatori di terminali, e possono variare da un porto all'altro. Shippers dovrebbe imparare di questi tempi documentazione cut-off dal supporto con il quale stanno facendo

attività commerciale.

6.5

Dove la verifica peso del contenitore viene eseguita al di fuori di un terminal container, i vettori trasmette verifiche peso del contenitore dei caricatori per l'operatore del terminale, per accordo formati e standard, in modo tempestivo in modo che l'operatore terminale ha queste informazioni all'arrivo del contenitore imballato al terminale.

6.6

Gli operatori dei terminali dovranno trasmettere al vettore, per formati concordati e standard, in modo tempestivo qualsiasi caricatore fornito contenitore di verifica peso che il spedizioniere fornisce al terminale al momento della consegna del contenitore imballato al terminale operatore, così come le verifiche di peso che si verificano quando un operatore del terminale pesa un imballato Contenitore per conto del mittente. *Vedere*, sezione 6.7 di seguito.

6.7

Gli operatori dei terminali ei vettori dovranno decidere congiuntamente in anticipo come intendono per gestire contenitori confezionati che vengono ricevuti da un operatore del terminale per l'esportazione quando: a) la vettore non ha informato l'operatore terminale del peso, sottoposte a verifica del contenitore, oppure b) quando il mittente non ha fornito al vettore o all'operatore del terminale con il contenitore ricco di Verificata peso del contenitore.

6.8

Se un operatore del terminale prende accordi per la determinazione della massa lorda verificato di un imballato contenitore che viene consegnato alla porta da un caricatore senza una massa lorda verificati, la il costo per tale servizio dovrà essere sostenuto in base ai termini del commerciale accordi tra le parti interessate, con il riconoscimento che gli emendamenti SOLAS posizionare l'obbligo per il caricatore di fornire il peso verificato in prima istanza. UN spedizioniere dovrebbe riconoscere che, se non riesce a fornire un peso contenitore verificato come richiesto dal SOLAS modifiche e tale mancanza richiede un terminale operatore per utilizzare il metodo n ° 1 avere un peso contenitore verificato, ci sarà un costo per tali servizi che il influenzati parti dovranno affrontare.

6.9

Con riferimento agli accordi di condivisione del serbatoio (VSA), dove più di un oceano carrier utilizza recipiente per il trasporto merci, l'operatore nave è responsabile della nave stivaggio e per la conformità della nave ai requisiti SOLAS. Ogni partner è VSA responsabile per la tempestiva trasmissione dei pesi container verificate per tutti i contenitori confezionati a caricare all'operatore terminale e all'operatore nave.

6.10

Il piano definitivo nave stivare dovrebbe includere un segno di spunta o la notazione che permette la
maestro di vedere che ciascun contenitore confezionato nel piano Stow ha un peso verificati, e il Stow
piano include i pesi verificate per ogni contenitore confezionato a bordo.

5

7. I contenitori che superano la loro massa massima lorda

Regolamento SOLAS VI / 5 richiede che un contenitore non essere imballati per più del
massimo

massa lorda indicato che approva piastra di sicurezza alla Convenzione dell'IMO per la
sicurezza

I contenitori (CSC) e successive modifiche. Un contenitore con una massa lorda superiore il
suo massimo

massa lorda consentita non può essere caricata su una nave.

Oltre a non imballaggio un contenitore di là della sua massa massima lorda, l'imballaggio
partito

un contenitore deve essere a conoscenza e rispettare la distribuzione del peso del carico e
fissaggio del carico

requisiti per il tipo particolare (s) del carico imballato nel contenitore. *Vedere*, Codice CTU
di cui alla sezione 9.

8. Definizioni

Ai fini di queste linee guida:

Calibrata e certificata attrezzature: significa una scala, pesa a ponte, impianti di
sollevamento o qualsiasi

un altro dispositivo, in grado di determinare la massa lorda effettiva di un contenitore
confezionato o

oggetti pacchetti e, pallet, pagliolo e l'altro imballaggio e materiale di fissaggio, che
soddisfa gli standard di accuratezza e le esigenze dello Stato in cui viene l'apparecchiatura
usato.

Articoli cargo: ha lo stesso significato generale del termine "carico" in International
Convenzione sulla sicurezza dei contenitori del 1972, come modificato (di seguito
denominato "CSC"), e

qualsiasi bene, merci, merci, liquidi, gas, solidi e articoli di ogni genere

qualunque trasportato in contenitori in virtù di un contratto di trasporto. Tuttavia, la nave
di

attrezzature e forniture di bordo, compresi i pezzi di ricambio e le provviste di bordo,
trasportate in contenitori

non sono considerati come merce.

Carrier: La parte che, in un contratto di trasporto, si impegna a effettuare o a far la
prestazioni di trasporto via mare.

Contenitore: ha lo stesso significato del termine "contenitore" nel CSC e intende un
articolo di

mezzi di trasporto:

(un)

che ha carattere permanente ed è pertanto abbastanza resistente da poter essere per
uso ripetuto;

(b)

appositamente progettato per facilitare il trasporto di merci, mediante uno o più modi di trasporti, senza rottura di carico;

5

Ci può essere un periodo di tempo limitato dopo il 1 luglio, 2016 quando il software di messaggistica elettronica (EDI) modifiche implementare questa funzionalità sarà in transizione.

pagina 10

10

(c)

progettati per essere fissati e / o facilmente manipolati, avendo blocchi d'angolo per questi scopi;e

(d)

di dimensioni tali che la superficie delimitata dai quattro angoli inferiori esterni sia:

(io)

almeno 14 m

2

(150 sq. Ft.);o

(ii)

almeno 7 m

2

(75 mq. Ft.), Se è dotato di blocchi d'angolo superiori.

Contratto di trasporto: un contratto in cui una compagnia di navigazione, a fronte del pagamento di

trasporto merci, si impegna a trasportare merci da un luogo ad un altro. Il contratto può assumere la forma

di, o di essere evidenziato da un documento come lettera di trasporto marittimo, una polizza di carico, o multimodale

documento di trasporto.

Peso lordo o massa lorda: indica il peso combinato di tara di un container e la

pesi di tutti i pacchetti e gli articoli da carico, comprese pallet, pagliolo e altro materiale di imballaggio

e la protezione dei materiali imballati nel contenitore (vedi "massa lorda verificato" anche).

Pacchetto: significa articoli di una o più carico che sono legate insieme, imballati, avvolto, in scatola o

parcellizzato per il trasporto. Esempi di pacchetti includono, ma non sono limitati a, pacchi, scatole, pacchetti e cartoni.

Pranzo al contenitore: significa un contenitore, come precedentemente definito, caricato ("ripieni" o "pieno") con

liquidi, gas, solidi, pacchetti e oggetti da carico, comprese pallet, pagliolo, e l'altro imballaggio

materiali e materiali di fissaggio.

Materiale da imballaggio: si intende qualsiasi materiale utilizzato o da utilizzare con pacchetti e articoli da carico a

evitare danni, compresi, ma non limitatamente a, casse, blocchi imballaggio, tamburi, casse, cassette,

botti, e slitte. Esclusi dalla definizione è qualsiasi materiale all'interno dei singoli sigillato pacchetti per proteggere l'elemento di carico (s) all'interno della confezione.

Materiali di chiusura: significa tutto pagliolo, sferzante e altre attrezzature usate per bloccare, doppietta, e fissare gli oggetti carichi imballati in un contenitore.

Nave: qualsiasi nave a cui si applica SOLAS Capitolo VI. Sono esclusi da questa definizione sono

roll-on / roll-off (ro-ro) navi adibite a viaggi internazionali brevi in cui i contenitori vengono trasportato su un telaio o rimorchio e vengono caricati e scaricati da essere guidato e spegnimento della nave.

Mittente: un soggetto giuridico o persona indicata sulla polizza di carico o lettera di trasporto marittimo o

equivalente documento di trasporto multimodale (ad esempio, un "attraverso" polizza di carico) come spedizioniere e / o

che (o in nome o per conto della quale) un contratto di trasporto è stato concluso con un compagnia di spedizione. Il mittente può anche essere conosciuto come il mittente.

Documento di spedizione: indica un documento utilizzato dal caricatore di comunicare la verifica

peso lordo del contenitore confezionato. Questo documento può essere parte delle istruzioni di spedizione

per la compagnia di navigazione o di una comunicazione separata (ad esempio, una dichiarazione recante un peso

certificato prodotto da una stazione di pesatura).

Peso a vuoto: significa che il peso di un contenitore vuoto che non contiene tutti i pacchetti, articoli, pallet, pagliolo, o qualsiasi altro materiale di imballaggio o di fissaggio di materiale.

pagina 11

11

Rappresentante del terminale: si intende una persona che agisce per conto di una persona giuridica o di una persona impegnata

nel business di fornire wharfage, bacino, lo stivaggio, magazzino, o altro movimentazione delle merci.

Verificati massa lorda: indica il peso lordo totale di un contenitore imballato come ottenuto mediante una delle

i metodi descritti nella sezione 4 delle presenti linee guida