

CONVENCIÓN SOLAS

Del 1° de julio de 2016 ha entrado en vigencia la nueva reglamentación SOLAS, acrónimo de Safety of Life at Sea es una convención internacional de la organización Marítima Internacional (IMO), dirige a tutelar la seguridad de la navegación mercantil, con explícita referencia al salvaguardia de la vida humana en mar.

El VGM es dado por el peso de la mercancía, del embalaje y de eventuales materiales de bloqueo más la tara del contenedor.

SHIPPER = sujeto indicado en la póliza de carga que tiene que averiguar la masa bruta del contenedor transportado, Verified Gross Mass: VGM.

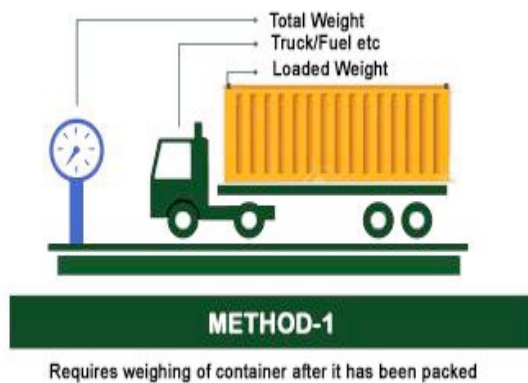
VGM = tiene que ser transmitidas al comandante del barco y al terminal operator. Sin este dato el contenedor no podrá ser cargado a bordo del barco.

TIEMPOS DE TRANSMISIÓN VGM = a carga completada el VGM tendrá que ser mandato a a Forwarding & Logistic en tiempo útil de ser transmitida al vector para permitir la elaboración del plan de estiba.

MÉTODOS PARA CONSEGUIR EL VGM

MÉTODO 1

CONTENEDOR VACÍO Y ESTABLECIDO SOBRE CHASSIS-REMOLCO = pesada vehículo + contenedor (vacío a la entrada y cargo en salida con añadidura de la tara del contenedor deducida por la "chapa SCS" detectable del contenedor mismo)



MÉTODO 2

El shipper - o una tercera parte de él encargado - puede pesar los individuales elementos que cargar sumándolos a la tara del contenedor en acuerdo a las siguientes fases:

FASE 1 = pesada de los packages y cargo items: el peso de los individuales packages y cargo items es determinado por las relativas certificaciones. En el caso en que el peso no pueda ser deducido sólo de la documentación, tendrá que ser determinado por el shipper por el pesaje con aparejos certificados y calibráis:

FASE 2 = pesada de las paletas, de los materiales de fijado y el pagliolo: el peso es determinado por informaciones producidas por el proveedor;

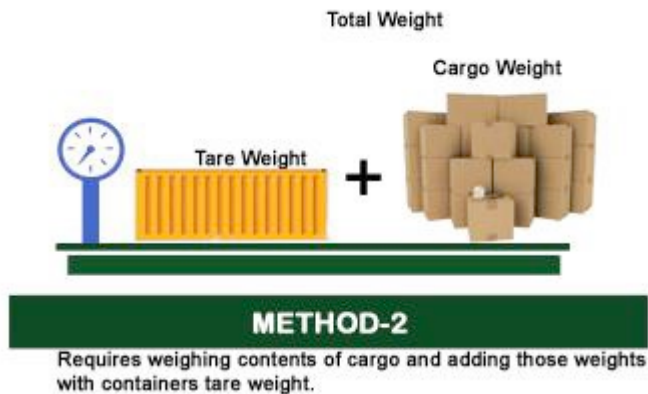
FASE 3 = determinación de la tara del contenedor: el shipper tiene que determinar la tara del contenedor (refiriéndose al CSC Plate).

La **sumatoria de los pesos conseguida** en las fases de que sobre **constituye el VGM** (verified gross mass) del contenedor.

Relativamente a las encuestas del **VGM con el Método 2**, la nueva circular N. 133/2017 recuerda que **es permitido sólo a los operatorios habientes el status de AEO (Operador Económico previsto por el Código Aduanero Unionale)**, o bien habientes un Sistema de gestión por la Calidad conforme al normativo UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000.

Sistema di gestione per la Qualità conforme alla normativa UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000.

Y' admitida una **tolerancia igual al 3% del peso averiguado (VGM)** en caso de controles y verificaciones antes del embarco.



OBLIGACIÓN DE DECLARAR EL VGM

La circular remacha que la obligación de declarar el VGM está en jefe al shipper sin tal transmisión el contáiner no podrá ser embarcado, además el circular N. 134/2017 recuerda las sanciones penales en caso de declaraciones mentirosas en el Shipping Document.

Por ulteriores informaciones respecto a la nueva reglamentación SOLAS, os invita a visitar:

www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Pages/Verification-of-the-gross-mass.aspx