

# **SOLAS**

*Safety of Life at Sea*

## **la Massa Lorda Verificata (VGM – *Verified Gross Mass*)**

**A cura di Maurizio Favaro\***

\* Componente del Gruppo di lavoro Incoterms® della Commissione Diritto e Pratica del Commercio Internazionale presso la Camera di Commercio Internazionale di Parigi, Sede di Roma. Consulente presso Unipro Studio Associato, Padova.

## SOLAS - Safety of Life at Sea

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) tramite il Comitato per la Sicurezza della Navigazione marittima (MSC) adotta nuove e drastiche misure atte a prevenire catastrofici incidenti (in navigazione) con perdite di vite umane ed economiche ai danni di navi portacontenitori a causa di sovraccarico

# Il problema in sintesi

- Le conseguenze di una inesatta dichiarazione del peso lordo di container completi caricati a bordo compromettono la stabilità della nave con immaginabili conseguenze
- Il problema nasce dal fatto che una discrepanza fra il peso lordo dichiarato di un 20' TEU (container da 20 piedi) completo e quello effettivo così consegnato al vettore per l'imbarco in navi mercantili convenzionali, e quindi escluse le Ro-Ro, passa inosservato, dal che si ritiene indifferibile l'adozione di una procedura che obblighi il caricatore (*shipper*) a dichiarare **prima** della presentazione del container alla nave, la sua **Massa Lorda Verificata (VGM)**

## Le misure adottate

Un apposito emendamento alla regola VI/2 della Convenzione SOLAS 74 (Risoluzione MSC 380(94)) stabilisce l'obbligatorietà per il caricatore della verifica preliminare del peso lordo di container completi a partire dal 1° luglio 2016 per la quale il Comitato Marittimo per la Sicurezza (MSC) ha approvato le Linee Guida per una condivisa, armonica e uniforme procedura di attivazione ed esecutorietà delle normative SOLAS in tale materia, contenute nella Circolare MSC.1/Circ. 1475

# I primi riflessi del provvedimento

- Il caricatore (*shipper*) ha la responsabilità dell'indicazione, sul documento di trasporto, del peso lordo verificato e della sua comunicazione al comandante o al suo rappresentante e al rappresentante al terminal di carico con anticipo sufficiente per consentire la pianificazione dello stivaggio della nave
- La comunicazione del Peso Lordo Verificato è ora **condizione essenziale** per la caricazione in nave di un container completo (SOLAS – Cap. VI, Regola 2)
- La sua caricazione in nave, per ipotesi, priva della VGM, rappresenterebbe infatti una violazione della SOLAS, senza alcuna eccezione

# I provvedimenti presi in Italia per Decreto

Il Comando Generale del Corpo della Capitanerie di Porto (Ministero Infrastrutture e Trasporti) ha firmato il 5 maggio 2016 il Decreto Dirigenziale N°447/2016 con il quale sono apportate e rese esecutive le procedure per la determinazione della Massa Lorda Verificata dei container – imbarcati su navi convenzionali e quindi esclusi quelli imbarcati su navi Ro-Ro qualora trasportati su rotabili (trailer o chassis) – secondo le seguenti risoluzioni :

- Emendamento MSC 380 (21 novembre 2014) della Regola VI/2 della Convenzione SOLAS
- Circolare MSC.1/Circ. 1475 (8 giugno 2014) con il quale l'IMO ha adottato le citate Linee Guida

## Finalità e aspetti principali del Decreto

Le Capitanerie di Porto si attivano per fornire le indicazioni tecniche atte a individuare **strumenti** (tarati) e **metodi** (certificati) secondo gli standard italiani per la determinazione della Massa Lorda Verificata – come previsto dalle Linee Guida – con i criteri per stabilire, ove richiesto, i requisiti per la certificazione del caricatore (p.e. AEO) e che comunque devono intendersi **transitorie** (30/6/2017) e soggette a eventuali modifiche e/o integrazioni che si rendessero necessarie

## Identità e ruolo dello *shipper*

Per *shipper* si intende il caricatore e quindi non (necessariamente) lo Spedizionario. Più precisamente, secondo l'MSC e SOLAS lo *shipper* (caricatore) è l'Ente o la persona citata nella polizza di carico (anche non negoziabile o Lettera di Vettura marittima) o equivalente documento di trasporto multimodale (come una polizza diretta o TBL) **quale caricatore** e/o (o nel cui nome o nell'interesse del quale) il contratto di trasporto è stato stipulato con una Compagnia di Navigazione



# Strumenti regolamentari per la definizione del peso

Le apparecchiature calibrate (tarate) e certificate in Italia per Decreto Legislativo, e munite di contrassegno periodico

# Stazione di pesatura

L'ambito e/o la struttura dove si utilizzano tali strumenti regolamentari

# Metodi di rilevamento della Massa Lorda

## 1° metodo:

Pesatura del container completo con strumenti regolamentari dopo riempimento e da affidare al vettore chiuso e sigillato.

La massa, oltre che per pesatura può ricavarsi dal *Packing List* (documentazione di pesatura) fornito da terzi purché determinata sempre con strumenti regolamentari

## 2° metodo:

Pesatura dei singoli colli stivati nel container (metodo inadatto alle rinfuse) e di tutto il materiale di fissaggio/assicurazione del carico (rizzaggio e imballaggio) aggiungendo la tara.

Anche qui la massa può ricavarsi dalla documentazione di pesatura fornita da terzi, determinata sempre con strumenti regolamentari, ma compresa anche la possibilità che tale peso corrisponda a quello apposto obbligatoriamente sull'imballaggio (elettrodomestici, ecc.). Il peso totale corrisponderà ovviamente alla somma dei diversi pesi : merce, attrezzi di rizzaggio, tara.

## Prova dei requisiti

Per l'utilizzo del 2° metodo di pesatura, il caricatore dovrà provare il possesso dei requisiti (Certificazione AEO;L sistema di gestione della qualità) trasmettendo copia via PEC ([cg@pec.mit.gov.it](mailto:cg@pec.mit.gov.it)) della certificazione e della visura camerale in corso di validità all'Ufficio 2 – sezione 3

## Certificazione del caricatore

1. Il possesso del requisito di operatore AEO nelle forme:

- AEO S (*Security*) Sicurezza
- AEO F (*Full*) : Semplificazioni Doganali/Sicurezza

OPPURE

2. Disponibilità di un sistema di gestione per la qualità certificato da Enti accreditati da un organismo nazionale di accreditamento conforme alla norma UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000

## Risvolti operativi

Nel caso di trasbordi è ammessa la caricazione in nave di container completi il cui VGM sia stato fornito prima della loro caricazione in un porto precedente **senza** dover ricorrere a un'ulteriore verifica dei pesi **purché** il terminal di carico del porto di trasbordo ne sia informato dagli operatori della nave in arrivo

## Peso stimato

Il peso stimato non è ammesso, stante l'obbligazione del caricatore di pesare, sotto la sua responsabilità, il container completo o il suo contenuto (aggiungendovi la tara)

## Peso dichiarato da terzi

Il peso dichiarato da terzi non può essere usato dal caricatore per la produzione del suo VGM – nel 2° metodo di determinazione – tranne quello accuratamente determinato e dichiarato dal produttore/fornitore – riportato/impresso in maniera chiara e indelebile sugli imballaggi (televisori, ecc.) e sui materiali di confezionamento (compresi refrigeranti) – che non richiede ulteriore pesatura da parte del caricatore che ha riempito il container. Questo peso, non è considerato stimato



# Assenza di VGM in un container in partenza

Non si può escludere che, nonostante l'obbligo del caricatore a ottenere il VGM, il container ne sia privo quando arriva al porto, con conseguente rifiuto di presa a bordo fintanto che tale formalità non sia, ovviamente, adempiuta.

## ALTERNATIVA :

In tale emergenza, è ammessa la possibilità che il Comandante o suo rappresentante o un rappresentante del terminal di carico ottengano essi stessi il VGM per conto del caricatore, provvedendo alla pesatura del container nel terminal o altrove

L'eventuale discrepanza fra il peso dichiarato prima di quello determinato in porto, secondo la prassi prevista dal VGM, è appianata considerando come valido solo quest'ultimo

## La pesatura alternativa

- Il container privo di VGM può essere pesato al porto di caricazione
- Ove il terminal portuale non disponesse di attrezzature di pesatura valide ai fini del rilascio del VGM, occorrerà ricorrere a mezzi alternativi pena, come sempre, la mancata caricazione a bordo

## Consolidazione / *Groupage*

È sempre e soltanto il caricatore indicato in polizza che risponde al vettore della determinazione del VGM, a prescindere che esso sia :

A. Completo = riempito da un solo mittente FCL

B. Groupage = riempito da più mittenti LCL

## Container Groupage

In questo caso, è il consolidatore che risulta essere il caricatore nei confronti del vettore che così emetterà la Polizza di Carico e che si assumerà la responsabilità della verifica materiale del peso di ogni singola partita, dato che il VGM sarà quello da lui (e non dai suoi caricatori/mittenti) determinato e comunicato al vettore marittimo (che di ciò deve potersi fidare non rientrando nei suoi compiti quello di essere controllore della VGM presentatagli dal caricatore).

# Alcune formalità

## L'identificazione del caricatore o di chi lo sostituisce

La conformità del VGM con le disposizioni della SOLAS è subordinata alla firma del soggetto che lo rilascia ovvero di chi precisamente rappresenta il caricatore che sarà citato e identificato quale responsabile della verifica, per conto del caricatore, dell'accuratezza con la quale il calcolo del peso è stato determinato

## Il documento di spedizione: firma e contenuto

- Deve essere firmato da soggetto espressamente autorizzato dal caricatore e così consegnato al Comandante o suo rappresentante
- Può costituire parte delle istruzioni di trasporto comunicate alla Compagnia oppure una comunicazione a sé stante (come un certificato di pesatura emesso da una stazione di pesatura, ecc.)
- Deve comunque evidenziare che il peso lordo comunicato corrisponde al VGM determinato secondo le Linee Guida dell'IMO
- La firma può essere apposta in formalità elettronica o può essere sostituita dal nominativo in stampatello del soggetto autorizzato a firmare

# VGM e Contratto di Trasporto

Poiché il Contratto di Trasporto è stipulato con la Compagnia di Navigazione e non con il porto, il caricatore, relativamente alla SOLAS, adempie le sue obbligazioni fornendo il VGM alla Compagnia la quale sarà a sua volta tenuta a trasmetterlo per tempo al rappresentante del terminal, prima dell'inizio delle operazioni di caricazione della nave

Nulla vieta che il caricatore possa trasmettere il VGM anche al rappresentante del terminal



# Certificazione dei caricatori

Il caricatore (mittente o spedizioniere, a seconda della spedizione per completo o consolidata) deve disporre di un Sistema di Qualità certificato da Enti appositamente accreditati e conforme alla ISO 9001 o ISO 28000

## IN ALTERNATIVA :

Possedere il requisito di AEO (*Authorized Economic Operator*) :

- AEO S (Sicurezza)
- AEO D/S (Semplificazioni Doganali/Sicurezza)

## Periodo transitorio e tolleranze di peso

È previsto un periodo transitorio di un anno per la definitiva applicazione degli emendamenti della SOLAS (fino al 30.6.2016) durante il quale il VGM può essere determinato con strumenti anche diversi da quelli regolamentari che, secondo l'allegato al presente decreto, ammette che un errore massimo «(...) non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati con analoghe caratteristiche... e comunque non superiore a  $\pm 500$  Kg. (...)».

## Discordanze dei dati

Il caricatore non è responsabile in caso di divergenza tra la tara indicata sulla porta del container o il peso dello chassis o del trailer riportati sui documenti di circolazione, e quelli effettivi (e così impegnati nel VGM), né dovrà egli sostenere eventuali costi relativi ai controlli casuali che saranno a cura del soggetto accertatore, qualora conformi.

Saranno invece portati a debito del caricatore i costi di tali controlli ove emergessero difformità

## Periodo transitorio

- I contenitori sprovvisti di VGM imbarcati prima del 1° luglio, giunti in porti nazionali o sbarcati in funzione del trasbordo che avrà luogo dopo tale data andranno accettati fino al 1° ottobre 2016, stante la deroga prevista dalla Circolare MSC 1 / Circ. 1548, a condizione che la relativa polizza di carico (o altro documento: *Sea Way Bill, Combined, Express,...*) sia stata emessa prima del 1° luglio 2016
- I contenitori privi di VGM imbarcati prima del 1° luglio e trasbordati dopo tale data potranno essere spediti al porto di scaricazione indicato in Polizza anche **senza VGM**

# Discrezionalità del Comandante

Spetta al Comandante l'ultima decisione di rifiutare il container completo ove non ne ritenesse rispettate le regole del Codice di sicurezza nello stivaggio o fissaggio dei container

(1215 C.d.N. – N.d.T.)