

# **SOLAS**

***Safety of Life at Sea***

**la Massa Lorda Verificata**

**Spunti Operativi**

**(Clyde & Co. p.c. BIMCO)**

**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.

# Alcune definizioni chiave\*

\* Dalla circolare MSC.1/Circ. 1475  
(in libera traduzione italiana del testo originale inglese)

## *Shipper*

Per *shipper* si intende uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

- Proprietario delle merci, committente e fruitore del trasporto
- NVOCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*)
- MTO (*Multimodal Transport Operator*)
- Consolidatore del carico proveniente da diversi mittenti

## Contratto di Trasporto

«Un contratto in cui una Compagnia di Navigazione, dietro pagamento del nolo, si obbliga a trasferire merci da un luogo a un altro» (1678 C.C. – N.d.T.) «contratto che può assumere la forma di (o essere provato da) un documento quale una polizza non-negoziabile (Lettera di vettura marittima – N.d.T.), una Polizza di carico (ordinaria – N.d.T.) o un documento di trasporto multimodale»

## Peso Lordo

«La combinazione del peso della tara del container e di quello di tutti i colli e del materiale di carico, incluse le palette, quello di fissaggio e rizzaggio e altro materiale di imballaggio caricati nel container»

# Nave

Qualsiasi natante (secondo la convenzione SOLAS) escluse le navi Ro-Ro e quelli impiegati nei trasporti internazionali brevi

# Trasporti internazionali brevi

Rappresentano viaggi nel corso dei quali la nave si trova a non oltre 200 miglia dal porto o luogo in cui passeggeri ed equipaggio sono in sicurezza e che non superano in lunghezza la distanza di 600 miglia tra l'ultimo porto toccato nel Paese in cui ha inizio e quello della destinazione finale

# Caricatore

Un ente o una persona citata in polizza come tale (o nel cui nome o per conto della quale) è stato stipulato il contratto di trasporto con una Compagnia di Navigazione

# Documento di trasporto

Documento utilizzato dal caricatore per comunicare al Comandante o suo rappresentante e al rappresentante del terminal la Massa Lorda Verificata

# Tara

Peso del container  
completamente vuoto

# Rappresentante del terminal

Il soggetto che agisce per conto di un Ente o di un soggetto incaricato a provvedere per i servizi di attracco, posizionamento nel bacino di carico/scarico, stivaggio, magazzino o altri servizi di movimentazione relativi alla nave

# Massa Lorda Verificata

Il peso totale di un container completo (ottenuto tramite uno dei due metodi previsti. N.d.T.)

# Container

Il termine container comprende anche «*special equipment*» quali: container-cisterna, container aperti, container porta rinfuse, container trasportati su chassis o trailer ecc. tranne che nei trasporti con navi Ro-Ro e nei viaggi internazionali di corto raggio

# Procedure

## *Metodi di pesatura*

L'adozione del 1° e 2° metodo di pesatura per ottenere il VGM dipende dalla natura delle merci e dal tipo di attrezzatura di pesatura disponibili al caricatore

Il 2° metodo non è adatto a carichi alla rinfusa che non possono, cioè, essere pesati individualmente

# VGM e documenti di trasporto

Il VGM può essere parte delle istruzioni di spedizione rilasciate al vettore tramite lo *Shipping Document* oppure formare oggetto di separata comunicazione e deve comunque contenere i seguenti dati:

- *Shipper* (identificazione dell'Azienda/Ente o della Persona Fisica)
- Persona autorizzata
- Numero del contenitore
- Data e luogo
- Firma

# Termini per la comunicazione

Al fine di consentire al vettore la predisposizione del piano di stivaggio, la comunicazione (anche tramite EDI o EDP) va fatta al Comandante e al Terminalista (o rispettivi ausiliari) «sufficientemente in anticipo», e ciò nei tempi previsti e/o concordati tra le parti della supply chain nel rispetto della rispettiva discrezionalità operativa e commerciale

Le Linee Guida del World Shipping Company indirizzano espressamente il vettore a comunicare ai propri caricatori il **limite massimo di tempo** entro il quale egli deve ricevere il VGM. E ciò conformemente alle Linee Guida dell' IMO che testualmente stabiliscono che «(...) è responsabilità della Compagnia di Navigazione con la quale il caricatore conclude il contratto di trasporto di informarlo, previo accordo con il terminal portuale, del tempo limite consentito per tale comunicazione»

## Tarda presentazione del VGM

- Un container il cui VGM non sia stato fornito con sufficiente anticipo per consentire la pianificazione dello stivaggio verrà rifiutato
- Qualsiasi costo derivante dalla mancata carica, immagazzinaggio o sua eventuale restituzione al caricatore sarà oggetto di accordi contrattuali tra le parti della filiera

# Conservazione dei dati

Tutti i soggetti della filiera in possesso dei dati del VGM (caricatore, vettore, terminalista) sono tenuti a conservarli fino a tre mesi dall'avvenuta data di scaricazione del container

## Variazione della quantità

Nel caso che la quantità di carico contenuta nel container e così riportata nel VGM venga modificata per sequestri o comunque esigenze di contratto a seguito di rimozione di parte del contenuto del container, il caricatore dovrà rappresentare un nuovo VGM con dati conformi al peso così modificato

## Ammissione del container nelle aree portuali

- Il Rappresentante del terminal, l'Autorità Portuale o l'Autorità Marittima hanno facoltà di accettare o respingere l'accesso del container privo di VGM nelle aree di propria competenza
- Tale decisione, qualora presa dal terminalista, andrà preventivamente comunicata alla Capitaneria di Porto e all'Autorità portuale

## Responsabilità delle parti

- **Il caricatore:** risponde delle irregolarità della dichiarazione VGM, eventualmente anche in sede penale (1693 C.C.)
- **Il Comandante:** nel caso di imbarco del container **privo** di VGM risponde per impiego della nave in cattivo stato di navigabilità (1215 C.d.N.)
- **Il terminalista:** (e chiunque altro N.d.T.) nel caso di omesso accertamento del VGM e conseguente accettazione del container, risponde della inosservanza di norme di sicurezza della navigazione (1231 C.d.N.)

## Suggerimenti per Vettori e Spedizionieri

Le Compagnie di Navigazione e gli Spedizionieri dovrebbero controllare le proprie pattuizioni con la clientela (servizi, termini e condizioni, polizze di carico e tariffe, ecc.) per proteggersi contro i rischi di ritardati imbarchi e l'insorgere di spese addizionali derivanti da mancata comunicazione del VGM nei tempi necessari o di errata verifica del peso lordo

# VGM e Incoterms

## Suggerimenti per i caricatori-venditori

Il caricatore esportatore di merci spedite si trova a monte della *supply chain* sia nel ruolo di fornitore (1470 C.C.) che in quello di mittente del trasporto (1678 C.C., 1683 C.C., 1684 C.C.) o mandante della spedizione (1737 C.C.) qualora la funzione di caricatore rientri nelle sue prerogative, ossia quando la vendita è effettuata in una delle seguenti sette condizioni di resa\*:

**CPT – CIP – CFR – CIF – DAP – DAT - DDP**

## Il diverso «*status*» del container

Il container – qui, solo nelle dimensioni di 20' TEU, – flessibile *equipment* di trasporto intermodale assume due diversi status a seconda della diversa modalità di riempimento/saturazione:

- **FCL (*Full Container Loaded*)** = quando è interamente e unicamente riempito con merci di un unico mittente/fornitore
- **LCL (*Less Container Loaded*)** = quando la quantità di merce del fornitore/mittente è insufficiente per la sua saturazione ed è quindi oggetto di concaicarazione promiscua e frazionata con merci di diversi fornitori/mittenti, a cura del consolidatore

## *Status* del container e SOLAS

Il fornitore/mittente assume le prerogative di caricatore (*shipper*) ai sensi della SOLAS **solo** quando è direttamente coinvolto nel riempimento/saturazione di un 20' TEU con lo *status* FCL (che normalmente avviene presso i suoi locali), perché nel caso di LCL tale condizione passa al suo consolidatore cui in qualità di shipper compete l'intero iter di rilascio della B/L e di conclusione del Contratto di Trasporto e, dal 1° luglio 2016, anche della VGM

# Termini Incoterms con trasporto e SOLAS

Gli adempimenti del caricatore previsti dalla SOLAS **prescindono** dalla parte contrattuale che secondo Incoterms si fa carico degli oneri di trasporto perché anche nelle sette citate rese con trasporto (CPT, CIP, CFR, CIF, DAP, DAT, DDP) la discriminante è unicamente lo *status* del container

# Termini Incoterms **senza trasporto** (Gruppo F) e SOLAS

## Rese FCA - FAS

Un'ulteriore obbligazione - non prevista fino a oggi - del venditore nella resa FCA presso il proprio stabilimento, di un container FCL, così come del suo posizionamento in banchina/sottobordo nella resa FAS, sarà quella di rendersi disponibile e responsabile nei confronti dello spedizioniere/vettore designato dal compratore per la produzione dei dati VGM manlevandolo da responsabilità di negligenze od omissioni di cui comunque egli (Spedizioniere) risponderà nei confronti del vettore in qualità di caricatore di fatto

# Termini Incoterms SOLAS: FOB

Come normalmente accade, la Compagnia rilascia la Polizza – per la spedizione di un 20' TEU con lo status di FCL – al venditore/caricatore in polizza, anche se il nolo è *Collect* (a meno di accordi diversi)

Il venditore non sottovaluti questa squilibrata (per lui) posizione venendo ad assumersi le incombenze della SOLAS

# Termini Incoterms SOLAS: EXW

Per il venditore, il termine che rappresenta le sue minori obbligazioni, al punto che perfino la prova di consegna è a carico del compratore, è paradossalmente il più critico specialmente a seguito delle previsioni SOLAS.

Dovendo produrre la documentazione commerciale che consiste nella fattura e nel *packing list* anche di un container completo, è prevedibile che lo Spedizionario designato dal compratore che verosimilmente sarà lui il caricatore in Polizza, pretenda o un peso verificato o garanzie di manleva, a carico e sotto la responsabilità di un venditore che dovrebbe rimanere totalmente estraneo al fatto del trasporto