

**Claudio Perrella**

**Le modifiche alla Convenzione SOLAS - La determinazione della  
«massa lorda verificata del contenitore» (Verified Gross Mass  
packed container - VGM)**

**Profili critici**

**[c.perrella@lslex.com](mailto:c.perrella@lslex.com)**

Il Comitato di sicurezza marittima dell'IMO ha adottato la Risoluzione MSC. 380(94) del 21.11.2014 attraverso la quale sono state apportate modifiche alla regola 2 del capitolo VI della Convenzione internazionale Solas 74, la cui entrata in vigore è prevista improrogabilmente a far data dal 1° luglio 2016

attuazione in Italia con Decreto Dirigenziale n. 447/2016 del 5 maggio 2016 (G.U. n° 110 del 12 maggio 2016) - "Approvazione delle linee guida applicative per la determinazione della «massa lorda verificata del contenitore» (Verified Gross Mass packed container - VGM)

## Principali elementi di novità

Informazioni sul carico, in particolare, la cd. “verified gross mass packed container (VGM)” che lo shipper deve fornire prima dell’imbarco di ogni singolo container destinato a bordo delle navi, indipendentemente dalla bandiera, che scalano i porti nazionali.

La VGM deve essere verificata mediante pesatura del container, attraverso attrezzature calibrate ed omologate, o dei singoli packages e cargo items (compresi eventuali pallets) attraverso un metodo certificato ed approvato dalla autorità competente del Paese dove viene eseguita la caricaione del contenitore.

## Attuazione in Italia

Decreto dirigenziale n. 447/2016 e relazione allegata che detta le norme tecniche di applicazione dei nuovi emendamenti SOLAS e linee guida IMO

rinvio alla Circolare 9 giugno 2014

IMO GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A  
CONTAINER CARRYING CARGO

## Attuazione in altri paesi

In numerosi paesi (es. in UK o in Australia) l'impatto sarà relativo, perché la normativa locale già impone allo shipper di accertare e comunicare il peso del container.

Occorre inoltre tener conto degli obblighi già esistenti per effetto della disciplina applicabile in base alle Convenzioni internazionali

## **Profili critici o (ancora) non risolti della disciplina e del recepimento in Italia**

Che si intende per *shipper*?

Trasmissione al comandante/armatori ed al terminal? Come? Qual è il termine ultimo?

Conseguenze di omissioni/inesattezze

Ruolo delle parti (*shipper*, spedizioniere, armatori, agenti, terminal, altri soggetti della filiera)

Il vettore può esonerarsi dall'onere di accertare l'esattezza del dato ricevuto confidando sulle informazioni contenute nel documento VGM?

# **Perché si è arrivati alla modifica della Convenzione SOLAS**

## **UK P&I Club Overweight container guide (2008)**

### **Why are overweight containers and mis-declared weights a problem in the US?**

Overweight containers and mis-declared weights are becoming a very serious problem - it is estimated that as many as 20% of containers are overweight or mis-declared. As containers are stacked higher to keep up with the growth of world trade, overweight and mis-declared weights can:

- Lead to vessels being improperly stowed, which can adversely affect vessel stability and possible loss of containers overboard.
- Cause damage to chassis and terminal handling equipment
- Injuries to dock workers while containers are handled in container yards
- Contribute to citations or accidents on highways and railways.

## **Perché si è arrivati alla modifica della SOLAS**

Overweight and mis-declared containers are caused by poor loading controls by shippers who try to maximize the space in the container.

The maximum cargo weight that can be safely and legally loaded, when a triaxle chassis is used, for most US areas is:

- In a 20" container - 44,000 lbs (19,958kg)
- In a 40" container - 44,500 lbs (20,185kg).

Shipping lines must insert a clause in the service contract to enable the shipping line to bill railway overweight fines back to the shipper that made the booking.

Shipping lines can impose fines to the shippers for overweight or mis-declared weights that arrive at marine terminals.



# Il caso MSC Napoli



## Il caso MSC Napoli



## Il caso MSC Napoli

Il caso MSC Napoli è stato ritenuto esemplare per evidenziare le conseguenze di una sistematica *misdeclaration* del peso dei container caricati a bordo della nave. La nave subisce una rottura dello scafo mentre naviga nella Manica e viene fatta arenare a ridosso della costa inglese.

La società di classifica (DNV) ritiene che una causa del sinistro sia stata il peso eccessivo dei contenitori caricati a bordo. Le indagini condotte dalle autorità inglesi hanno accertato che almeno 1 contenitore su 5 pesava più del peso dichiarato, con differenze che andavano da 3 a 20 tonnellate.



# M/V Annabella



## M/V Annabella

Nave porta container battente bandiera UK, mentre attraversa il Mar Baltico 7 dei container posti su una unica fila collassano.

L'inchiesta accerta che il peso totale dei container era 225 tonnellate, che gli ultimi 4 containers avevano un "*maximum allowable stacking weight*" di 100 tonnellate e che il massimo per l'intera fila era di 150 tonnellate. A causa di indicazioni errate del peso dei containers il calcolo di stabilità fatto per sovrapporre i contenitori era sbagliato

# M/V Deneb



## **M/V Deneb**

La nave perde stabilità al termine della caricazione; si accerta che un container su 10 presenta un peso effettivo superiore a quello dichiarato con percentuali che vanno da 2 a 7 volte

**MISDECLARATION OF  
CONTAINER WEIGHTS –**  
*the scourge to container  
vessel operators, truckers  
and container terminals..*

Rischio di incidenti  
nell'ambito della  
movimentazione del  
container nel terminal e  
nella fase della  
caricazione





# Che si intende per shipper

## Posizione italiana

Il soggetto giuridico che ha l'onere di ottenere e documentare la VGM è lo shipper. In capo a tale soggetto ricade la responsabilità di ottenere e documentare la massa lorda verificata di un contenitore anche quando delega un suo rappresentante ad acquisire la VGM per suo conto.

Nel decreto non si prevede una definizione del termine shipper, rimandando a quella contenuta nella MSC.1/Circ.1475 punto 2.1.12

Nella relazione si spiega che il termine "spedizionario" indicato nel DD fa riferimento alla realtà nazionale in cui il 90% delle polizze risulta venga firmata da tale figura professionale; pertanto, qualora viene utilizzato il termine "spedizionario", quest'ultimo deve intendersi lo shipper di cui alla Circolare IMO, e cioè il soggetto riportato alla voce "shipper"

## **Che si intende per shipper**

*2.1.12 Shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. "through" bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company.*

## Hague Visby Rules

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

Analogo rigore nelle Rotterdam Rules

## Posizione degli spedizionieri

..... wishes to inform our customers that the container weight verification global requirement as outlined by the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) will begin being enforced on July 1, 2016. As shippers, you will be responsible for the verification of the packed container's weight and run the risk of missing an intended sailing if Verified Gross Mass (VGM) documentation compliance is ignored. Our teams globally are closely cooperating with partner carriers and e-commerce hubs in order to have standards and processes in place. If you have any questions regarding the upcoming SOLAS container weight verification requirement, please contact your local representative.

# Posizione degli armatori

4.1 The responsibility for obtaining and documenting the verified gross mass of a packed container lies with the shipper.

4.2 A container packed with packages and cargo items should not be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply unless the master or his representative and the terminal representative have obtained, in advance of vessel loading, the verified actual gross mass of the container. ...

Posizione italiana:

Non vi è alcun obbligo giuridico per il vettore o per il terminalista di confermare la ricezione del VGM comunicato dallo shipper e non vi è alcun obbligo di comunicare la VGM all'Autorità Marittima se non su esplicita richiesta della stessa all'atto di controlli e verifiche.

Il dato VGM dovrà essere conservato, da shipper, armatore e terminalista fino allo sbarco del singolo container e, comunque, per almeno 3 mesi

## **Posizione degli armatori**

Il vettore può esonerarsi dall'onere di accertare l'esattezza del dato ricevuto confidando sulle informazioni contenute nel documento VGM?

Le nuove disposizioni vanno combinate con i principi di carattere generale contenuti nelle Convenzioni Internazionali o nelle discipline nazionali

## Posizione degli armatori

La UK Maritime and Coastguard Agency Guidance (MGN 534) precisa che in caso di incidente che coinvolga un contenitore il vettore e/o il terminal devono essere in grado di provare di aver adottato le misure necessarie per il ricevimento della VGM e tener conto di eventuali variazioni nelle modifiche dei dati tra il pre-booking e la caricazione *“should be able to demonstrate that they have systems in place to ensure prior to the loading of packed containers that they have the verified gross mass for each container and that any changes in the container gross mass notified between pre-booking and loading aboard a ship are managed”*.

## **Impatto su responsabilità vettoriale ed oneri probatori**

Appello Genova 30/03/2006: Il vettore è responsabile per perdita o avaria delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve fino al momento in cui le riconsegna al destinatario se non prova che la perdita o l'avaria sono state determinate da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse, o dal loro imballaggio, o da fatto del mittente o del destinatario.

Nel caso di merci stivate in containers riempiti e sigillati dal caricatore, ossia con clausola FCL/FCL (full container load), il vettore si libera da responsabilità con la prova dell'integrità dei sigilli apposti al contenitore alla partenza.

Appello Trieste, 01/07/1993 Nel trasporto a condizione Fcl/Fcl il vettore non risponde di ammanchi o avarie nel contenuto del container chiuso e sigillato dal caricatore quando è stato riconsegnato con sigilli integri.



## **Impatto sull'assicurazione delle merci trasportate**

Appello Napoli 4 settembre 2007 Il ricevitore-acquirente cita in giudizio gli assicuratori esponendo che

- all'apertura del container proveniente dalla Turchia era stato accertato un ammanco di 250 sacchi contenenti frutta secca pari a kg. 18.400, a fronte di una spedizione di 300 sacchi pari a kg. 24.000, come indicato nella polizza di carico, nella fattura e nella copia del documento di pesatura;
- il container era giunto nel magazzino alle ore 17,30 allorquando non erano presenti né il legale rappresentante né le maestranze che avevano terminato la loro giornata lavorativa;
- a quell'ora c'era solo l'addetto alla pesatura che aveva proceduto unicamente alla ricezione del container facendolo parcheggiare all'interno della fabbrica e liberando l'autista con la motrice.

## **Impatto sull'assicurazione delle merci trasportate**

la mattina successiva, all'apertura del container, la ricevitrice aveva constatato l'ammancio di 230 sacchi su una spedizione di 300 sacchi complessivi, con la conseguente diminuzione di peso; il container, che presentava un sigillo integro, pesava kg. 14.380; i il container era partito dalla Turchia, era arrivato nel porto di Napoli e poi nello stabilimento dei ricevitori sempre con il sigillo integro.

## **Impatto sull'assicurazione delle merci trasportate**

Il Tribunale rigetta la richiesta di indennizzo ritenendo che i 230 sacchi mancanti non sono mai stati caricati nel container, e ritenendo che la polizza di carico, la fattura e la copia del documento di pesatura "sono smentite dai fatti"; il rischio della perdita della merce non è mai esistito sin dall'inizio del viaggio

La Corte d'Appello ritiene:

Il documento della dogana turca si limita ad attestare che in data 19 novembre 1997 "alla fine della visita effettuata tramite sonda, è risultata la conformità alla dichiarazione ed è stato depositato, contandosi e pesandosi, in presenza delle guardie affinché potesse essere esportato" e che in data 26 novembre 1997 "Il contenuto della dichiarazione... è stato messo nel container e caricato sulla nave...": nulla prova che la merce caricata il 26 novembre fosse esattamente quella risultata conforme alla dichiarazione la settimana precedente e, cioè, il 19 novembre 1997.

Nessuna prova della circostanza che la sottrazione della merce sarebbe avvenuta durante il trasporto marittimo

al momento della consegna il container presentava integro il proprio sigillo per cui se fosse vero che "la merce è stata... asportata senza aprire gli sportelli del container", tale circostanza, costituendo una circostanza essenziale posta a fondamento della domanda attrice, avrebbe dovuto trovare conforto probatorio, il che non è accaduto.

Vi è un'altra assai significativa circostanza: che dall'integrità del sigillo dovesse farsi discendere una precisa responsabilità del venditore e l'inesistenza dell'oggetto dell'assicurazione è opinione condivisa dalla stessa appellante; significativo è il contenuto della lettera inviata nella immediatezza del fatto alla venditrice in virtù della quale l'acquirente "attesa l'integrità del sigillo", comunicava: "Vi rendiamo responsabili dell'accaduto e sin d'ora Vi reclamiamo il danno..."

Cassazione 15 ottobre 1998, n. 10201 Siat v. Conceria GL

- Viene caricata a Lattakia, a bordo della nave Antares, una partita di 250 sacchi di pelli piclate per la consegna al ricevitore acquirente Conceria G.L., merce immessa nel contenitore non sigillato INBU 258632/7 da essere trasportato da Lattakia a Napoli;
- nel luogo di destinazione (Napoli) viene riscontrata la mancanza dal contenitore di 97 sacchi; la merce è assicurata contro i rischi del trasporto presso SIAT

SIAT si costituisce eccependo che essendo stato il container rinvenuto a destinazione con il sigillo integro ed essendo avvenuto il trasporto marittimo a condizioni FCL-STC ("Full Container load" - "said to contain") ossia con contenitore già riempito e sigillato dal caricatore, difetta la prova dell'avvenuta caricazione all'origine della merce reclamata mancante all'interno del contenitore

Il Tribunale respinge la domanda sul presupposto dell'assenza di prova che il contenitore INBU 258632/7, riscontrato con sigillo intatto a Napoli, contenesse effettivamente, a caricazione avvenuta in Siria, i 250 sacchi indicati in polizza di carico. Nega che tale prova potesse essere individuata nella certificazione in lingua siriana prodotta

La Corte d'Appello di Napoli riforma la decisione di primo grado. Decisione della Cassazione:

- risulta dalla polizza di carico che sulla nave Antares furono caricati n. 8 containers non sigillati; non risulta che al container INBU 258632/7 fosse stato, al momento dell'imbarco, apposto il sigillo n. 16427 constatato integro al momento dell'introduzione nei magazzini all'arrivo;
- la polizza di carico prevede la clausola "FCL Cont STC 250 bags" che letteralmente significa "container a pieno carico, container dice contenente 250 sacchi";



la clausola non esonera il vettore dall'onere di controllare il peso del contenitore e quindi non ha l'effetto di escludere la responsabilità del vettore allorché la deficienza del peso avrebbe potuto essere facilmente accertata;

il vettore, il quale non fornisce la prova che le merci stivate in un contenitore erano in quantità inferiori alla descrizione di polizza, non supera la presunzione di responsabilità per la perdita delle cose trasportate di cui agli artt. 1693 c.c. e 422 cod. nav.;

nella specie, il vettore avrebbe potuto accorgersi del peso della partita di sacchi in base al valore standard della tara dei containers, in quanto dalla polizza risultavano caricati 250 sacchi mentre all'arrivo ne risultavano mancanti 97 e cioè un numero considerevole;

non può sostenersi (come fa la società assicuratrice) che non sarebbero stati containerizzati 250 sacchi, in quanto questo numero risulta dalla polizza di carico e anche dal verbale di constatazione 2.9.1987; il vettore, quindi, non ha superato a proprio favore la presunzione di cui agli artt. 1693 c.c. e 422 cod. nav.

Quando va indicata la VGM? Chi stabilisce la congruità del preavviso?

Nella relazione esplicativa del CG del Corpo delle Capitanerie di Porto si evidenzia che “non ritenendo possibile definire la locuzione “sufficientemente in anticipo” e considerando il dato VGM necessario per l’elaborazione del piano di carico, è lasciata alla discrezionalità operativa e commerciale delle parti concordare, stabilire tempistiche, processi e procedure efficaci.

*Cut off times*

## **Cosa accade se non viene fornito il dato relativo alla pesatura?**

Il vettore (compagnia marittima) può rifiutare di caricare il container, oppure può pesarlo addebitandone i costi. Rischi di applicazione di detention /demurrage dei containers.

Servizi di pesatura offerti dai terminal su base standard oppure come *“last chance option for non compliant containers”*

Necessità di intervenire sulle condizioni generali e sui testi contrattuali (spedizionieri, terminal, armatori) per tener conto delle modifiche intervenute con riguardo a tempi di inoltro e ricevimento dei dati, conseguenze nascenti dalla mancata trasmissione o dalla inesattezza dei dati