

**Seminario  
SAFETY OF LIFE AT SEA**

**Emendamenti alla Convenzione SOLAS  
in vigore a partire dal 1° luglio 2016**

**Roberto ALBERTI  
Presidente Fedespediti**



## LA NORMATIVA

La Convenzione SOLAS – Safety Of Life At Sea – adottata dall’IMO e ratificata da 162 paesi, copre in pratica il 99% del tonnello mondiale ed è volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare.

A seguito di numerosi incidenti (tra i quali il più famoso - e recente - è quello occorso alla MSC Napoli), fra le cui concause sono state accertate anche le modalità di caricazione ed il peso dei contenitori (il 20% con in media un peso superiore di 3t a quello dichiarato), la Convenzione è stata parzialmente emendata, a seguito di un processo lungo e complicato, per arrivare alla richiesta di verifica del peso lordo di ciascun container, documentato in tempo utile per permettere la compilazione del piano di stivaggio.

## **COSA È RICHIESTO?**

L' accertamento del 'gross weight' (VGM = Verified Gross Mass), il peso lordo di merce+container in tutti i casi in cui la merce viaggia in questa modalità (per la definizione di 'container' si fa riferimento alla "International Convention for Safe Containers" (CSC), 1972, e successive modifiche e integrazioni). Sono esclusi dalla pesatura obbligatoria quei container imbarcati su navi di tipo ro-ro, impiegate in brevi viaggi internazionali, qualora siano trasportati su rotabili (trailer o chassis).

## CHI DEVE OCCUPARSI DI QUESTO ACCERTAMENTO?

Lo 'Shipper', cioè colui che appare come tale in polizza (o equivalente documento di trasporto marittimo). Letteralmente lo speditore e quindi, normalmente, il venditore, il caricatore, il proprietario della merce, il mittente, eccetera. Nella pratica commerciale la dichiarazione viene presentata da chi ha un rapporto con la compagnia marittima e quindi o dallo stesso shipper o da chi lo rappresenta (normalmente l'impresa di spedizioni).

## **CHI DEVE OCCUPARSI DI QUESTO ACCERTAMENTO?**

(segue)

Nel Decreto Dirigenziale emanato dal Comando lo scorso 5 maggio la traduzione in italiano del termine “shipper” è stata resa, impropriamente, con la parola “spedizioniere”, invece di “speditore”, pur contenendo il testo pubblicato in G.U. la parte in inglese delle linee guida emanate dall’IMO, che costituiscono parte integrante dello stesso.

L’errore è stato “sanato” tramite un chiarimento contenuto nella circolare esplicativa dello stesso Comando, contenente linee guida operative per l’applicazione della normativa. In ogni caso il testo di riferimento è la convenzione internazionale Solas, norma superiore.

## **PERCHÉ SI CONTROLLA?**

Per la sicurezza della navigazione: i motivi sono chiari ed evidenziati dalla norma. In caso di mancato rispetto, è prevista la possibilità per la nave di lasciare il carico a terra.

## **DOVE DEVE AVVENIRE?**

In qualsiasi luogo, su qualsiasi impianto. La norma non prevede alcuna limitazione riguardo al luogo o alla proprietà dell'impianto di pesatura. Basta che questa sia effettuata con le modalità prescritte. Fino al 30 giugno 2017 è prevista la possibilità di utilizzare strumenti di pesatura non omologati.

## **QUANDO DEVE ESSERE PRESENTATA?**

La VGM deve essere inviata in tempo utile per la preparazione del piano di stivaggio, quindi la dichiarazione del peso verificato deve pervenire con sufficiente anticipo.

## COME DEVE AVVENIRE LA PESATURA?

Il peso del container pieno (o della merce da riporre nel container) deve essere verificato mediante una pesa certificata. La Convenzione prevede che ogni Stato aderente segua la normativa di riferimento interna per stabilire quali siano gli strumenti di pesatura a norma. Il Comando nel Decreto Dirigenziale ha chiarito quanto sopra, prevedendo alcune disposizioni transitorie, che permettono di utilizzare strumenti diversi da quelli regolamentati, purché l'errore massimo permesso per detti strumenti non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati (aventi analoghe caratteristiche) e non sia comunque superiore a +/- 500 kg. Inoltre, in sede di controlli e verifiche effettuati dopo la pesatura è ammessa una tolleranza, per ciascun contenitore, pari al 3% della VGM.

## QUALI METODI PER OTTENERE LA VGM SONO PREVISTI?

I metodi previsti sono due: la pesatura del contenitore imballato / chiuso e sigillato - Metodo 1- o la pesatura dei singoli elementi (colli / carico, materiali di fardaggio / rizzaggio / imballaggio, tara del container) - Metodo 2 -, facendone la sommatoria.

Il Decreto Dirigenziale prevede la certificazione degli shipper che utilizzano il Metodo 2 per la determinazione della VGM, richiedendo di ottemperare alternativamente ad uno dei seguenti requisiti: o dotarsi di un sistema di gestione della qualità UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000, o essere un AEO (Sicurezza o Semplificazioni Doganali e Sicurezza).

In entrambi i casi (ISO o AEO) dovrà essere contenuto un riferimento alle procedure utilizzate per le attività di pesatura.





FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE  
IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

**Intervento di Mario DISEGNI**  
Presidente Sezione Marittima Fedespedit

**Emendamenti alla Convenzione  
SOLAS in vigore  
a partire dal 1° luglio 2016**

**GUIDA PRATICA PER LE IMPRESE  
DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI**

## Premessa

L' International Maritime Organization (IMO) è l'agenzia delle Nazioni Unite responsabile per la Sicurezza della Navigazione nonché della prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi.

La SOLAS, acronimo di Security of Life At Sea, è una convenzione internazionale dell'IMO volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana.

## Norma di riferimento

A partire dal 1° luglio 2016 entreranno in vigore gli emendamenti alla Convenzione SOLAS: non sarà permesso alle Compagnie Marittime l'imbarco di contenitori in mancanza di dichiarazione della massa lorda verificata = VGM (Verified Gross Mass).

Per massa lorda si intende il peso lordo della merce incluso i materiali di fardaggio, rizzaggio etc, + il peso del container (tara).

Le nuove norme prevedono due metodi con i quali il caricatore può ottenere la VGM di un contenitore imballato (caricato e chiuso):

**Metodo 1:** Dopo aver imballato e sigillato un contenitore, il caricatore può pesarlo o farlo pesare da terzi.

**Metodo 2:** Il caricatore o una terza parte (su suo incarico) può pesare tutti i colli/carico, i materiali di rizzaggio, fardaggio e di imballaggio ed aggiungere a detti pesi la tara del contenitore.

Gli strumenti di misurazione (“calibrated and certified equipments”) utilizzati sia per il Metodo 1 che per il Metodo 2 devono essere omologati e soddisfare le normative dello Stato nel quale sono utilizzati (nel caso del nostro Paese vedi D.D.447/2016 e punto B delle linee guida applicative).

Inoltre, le disposizioni transitorie valide fino al 30 giugno 2017 prevedono la possibilità di utilizzare strumenti di pesatura diversi da quelli regolamentati, purché l’errore massimo permesso per detti strumenti non sia superiore a 2 volte e  $\frac{1}{2}$  quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati (aventi analoghe caratteristiche) e non sia comunque superiore a +/- 500kg.

## Autorità Preposta

Il **Comando Generale delle Capitanerie di Porto** è l'autorità preposta dallo stato italiano e permetterà l'utilizzo del metodo 2 a quelle aziende in possesso di una certificazione AEO/ISO 9001 o 28000 a patto che le procedure di pesatura siano parte della certificazione stessa. Si è concesso un periodo transitorio (fino al 1° gennaio 2017) in cui le aziende certificate AEO o ISO ma che non hanno una procedura specifica per la pesatura, sono autorizzate alla certificazione del peso VGM con il Metodo 2, purché dimostrino di aver posto “sotto la sorveglianza dell'organismo di certificazione anche il processo di pesatura...”. I requisiti dell'azienda, come previsti dal punto 4 del D.D 447/2016 dovranno essere comunicati per PEC al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie - Ufficio 2, Sez. 3 ([cgcp@pec.mit.gov.it](mailto:cgcp@pec.mit.gov.it)).

## Lo Shipper

Il soggetto obbligato a presentare alla compagnia di navigazione la dichiarazione di peso lordo certificato (VGM) è lo Shipper.

Con questo si intende chi appare come tale sulla Polizza di Carico (o altro documento di trasporto marittimo) e/o colui il quale o in nome o per conto del quale è stato concluso un contratto di trasporto con una compagnia di navigazione.

## Ruolo dell'Impresa di Spedizioni

Quando nella polizza di carico compare il vero caricatore, i ruoli e le responsabilità sono chiare e semplici. Potrebbe darsi il caso che lo Shipper non sia in grado di pesare il carico e quindi decida di affidare questo servizio, o la trasmissione del dato VGM, a terzi, impresa di spedizioni compresa, ma in ogni caso sarà sempre responsabile del dato VGM.

In questi casi è necessario tenere bene in considerazione le norme di legge previste per lo Shipper e farsi rilasciare una dichiarazione di manleva dal vero caricatore.

## **Impresa di Spedizioni che agisce come caricatore/NVOCC**

Si utilizza il termine NVOCC per indicare quelle imprese di spedizione che emettono una propria polizza di carico.

Nell'emettere detto documento, agiscono come vettori contrattuali nei confronti del vero caricatore e nel contempo risultano caricatori nei confronti della compagnia marittima.

Di conseguenza è l'NVOCC che compare come shipper nella polizza di carico emessa dalla compagnia marittima.



## Rapporto contrattuale: Compagnia Marittima - NVOCC

L'emendamento alla Convenzione Solas si applica in quanto l'NVOCC agisce come caricatore nella polizza emessa dalla compagnia marittima. Di conseguenza è responsabilità dell'NVOCC fornire la VGM ed assumere la responsabilità del dato.

*Vorremmo rammentare alle aziende associate di fare riferimento alle Condizioni Generali di Fedespediti nei loro contratti con la clientela.*

## **Rapporto contrattuale: Impresa di Spedizioni/NVOCC- vero caricatore**

Nella relazione contrattuale con il proprio cliente = vero caricatore, l'NVOCC dovrebbe richiedere un documento che attesti la VGM, per adempiere agli emendamenti alla Convenzione Solas, tenendola in archivio come evidenza documentale, almeno per i 3 mesi successivi alla consegna del contenitore.

## Documento contenente la VGM prodotto dal caricatore ed inoltrato all'NVOCC

L'NVOCC deve chiedere ai propri caricatori, per ogni contenitore, un documento che attesti la VGM, contenente almeno le seguenti informazioni, non tutte obbligatorie, ma utili:

- Dati completi del caricatore (su carta intestata del caricatore)
- Numero del contenitore e del sigillo
- Numero di booking
- VGM espressa in kg
- Data di dichiarazione
- Nome e cognome della persona autorizzata
- Firma della persona autorizzata

## Documento contenente la VGM prodotto dal caricatore ed inoltrato all'NVOCC

(segue)

Gli emendamenti alla Convenzione Solas non prevedono un formato specifico per la dichiarazione VGM: si raccomanda di emettere un documento separato, in quanto è più semplice da controllare e tenere tracciato (vedi facsimile proposto).

L'Impresa di Spedizioni può pesare il contenitore, su incarico del proprio cliente = vero caricatore, tramite uno strumento omologato ed inviare il dato VGM alla compagnia marittima.

# Impatto sulla responsabilità

La compagnia marittima ed il terminalista non hanno alcun mandato o responsabilità di verificare il peso dichiarato nella VGM. La compagnia ed il terminalista debbono assicurarsi che la VGM sia presente e fornita in tempo utile alla preparazione del piano di caricazione.

È lo shipper presente in polizza di carico che è pienamente responsabile: l'Impresa di Spedizioni che agisce come shipper è pienamente responsabile delle informazioni fornitegli dal proprio cliente = vero caricatore. Per questo è necessario ricevere dalla propria clientela un documento che attesti la VGM e mantenerlo in archivio.

Si consiglia di fare riferimento alle Condizioni Generali di Fedespediti (scaricabili dal sito [www.fedespediti.it](http://www.fedespediti.it)) ed in particolare all'Art. 6, utilizzandole nei loro contratti con i caricatori.

# Tara del contenitore / Peso del Trailer

Nel Metodo 1 si può procedere alla pesata del camion + container pieno e successivamente ripesare il camion vuoto oppure si può pesare il camion e il container e togliere al risultato ottenuto il peso del camion e del rimorchio e quello del carburante attualmente presente nel serbatoio.

Il Metodo 2 prevede che la tara del contenitore sia aggiunta ai pesi di tutti i colli/carico e dei materiali di rizzaggio, fardaggio e di imballaggio. Il dato della tara deve essere preso dalla targa apposta sul contenitore.

In tutti i casi, quando vi sia una differenza tra peso reale e peso riportato sui documenti del mezzo di trasporto e/o sulla targa che riporta la tara del container, lo Shipper non sarà responsabile per la diversa dichiarazione resa su queste basi.

# Il documento VGM da fornire alla compagnia marittima

Il flusso standard per la trasmissione del documento VGM dovrebbe essere “Caricatore > Compagnia > Terminal”.

Molte compagnie vorranno ricevere il dato via EDI, attraverso il proprio sito o altri portali web.

L’NVOCC preparerà il proprio documento contenente la VGM da inviare alla compagnia marittima (nel formato concordato) a seguito delle informazioni ricevute dal proprio cliente = vero caricatore. Inizialmente sarà possibile inviare il documento in formato libero (Fiata SIC, foglio di carta intestata, foglio bianco con timbro e firma) e con qualsiasi mezzo (fax, e-mail, trasmissione EDI, inserimento dati in un portale o nel sistema PCS, laddove presente): ci si sta orientando verso un formato unico, accettato da tutti gli operatori del settore.

## Due Diligence

Si raccomanda alle Imprese di Spedizione di mettere in essere procedure per limitare la possibile esposizione, quali, ad esempio:

- **Conoscere il vero caricatore**

L'impresa di Spedizioni dovrebbe conoscere la propria clientela e discutere del processo correlato alla VGM.

- **Evidenze dell'avvenuta pesatura (Metodo 1)**

Se l'NVOCC ricevesse istruzioni di pesare il contenitore con il Metodo 1, potrebbe emettere il proprio documento VGM nei confronti della compagnia marittima ed avere una chiara prova documentale (la bindella attestante la pesata) nei propri archivi.

Se fosse il vero caricatore a pesare il contenitore con il Metodo 1, l'NVOCC potrebbe chiedere copia delle bindelle, in aggiunta al documento VGM emesso dal caricatore, oppure ricordare al caricatore di tenere a disposizione i dati di pesata secondo le prescrizioni di legge.



## Due Diligence (segue)

### - **Copia delle attestazioni AEO/ISO (Metodo 2)**

La convenzione Solas richiede che il processo di pesatura tramite il Metodo 2 sia certificato ed approvato dall'autorità competente dello stato in cui il contenitore è imballato.

L'NVOCC dovrebbe verificare che il vero caricatore che utilizza il Metodo 2 sia in possesso di una valida certificazione AEO/ISO, comprensiva di processo di pesatura.

## Ingresso in porto per l'esportazione ad un contenitore sprovvisto di VGM

Contrariamente a quanto sembra essere l'accordo di massima cui ci si atterrà nei principali porti del Nord Europa, che permetteranno l'entrata nei terminal a contenitori sprovvisti del documento VGM ma non li imbarcheranno fino al ricevimento dello stesso, in Italia i terminalisti si sono espressi chiaramente: per evitare il congestionamento delle strade di accesso e delle banchine, non accetteranno contenitori per i quali non abbiano preventivamente ricevuto il dato VGM.

## Tolleranza e margine di errore del 3% in sede di controllo

Gli emendamenti alla convenzione Solas non prevedono margine di errore nella pesatura, anzi: è prevista la precisione.

Tuttavia, tenuto conto delle possibili variazioni di peso che alcune tipologie di merci subiscono a causa di diversi fattori, le autorità preposte nei vari stati hanno stabilito di accettare una tolleranza, in sede di controllo. Purtroppo non è stato possibile attuare un regolamento attuativo con principi univoci tra i Paesi della Comunità Europea, che hanno espresso quindi le più varie percentuali di tolleranza.

**Le autorità italiane hanno deciso di autorizzare il +/- 3% di tolleranza.**

## Sanzioni per lo Shipper

La falsa dichiarazione del dato VGM, secondo la circolare esplicativa del Comando dello scorso 31 maggio, comporterebbe sanzioni a carico dello Shipper, qualora ne ricorrano i presupposti, ai sensi dell'Art. 483 del codice penale (falso ideologico di privato in atto pubblico).

## Rilevanza del dato VGM ai fini della sicurezza

Il dato VGM ha una rilevanza autonoma ai fini della sicurezza nella navigazione e quindi deve essere tenuto completamente separato dagli altri dati del peso della merce che appaiono sui documenti di accompagnamento o su quelli doganali.

In linea di principio il dato VGM sarà riportato su un documento specifico, per essere utilizzato ai soli fini della compilazione del piano di carico. Le compagnie marittime continueranno ad emettere le proprie polizze di carico riportanti il peso lordo delle merci. I pesi presenti in polizza di carico faranno anche parte dei manifesti utilizzati ai fini doganali a destino. Non vi è in effetti nessun legame fra il dato VGM fornito in partenza ai fini della caricazione al terminal di origine e i dati contenuti nelle polizze di carico/manifesti.

# Consolidatori e carichi LCL

Se è piuttosto chiara la dinamica procedurale per i carichi FCL, per quelli LCL sono necessarie maggiori cautele.

Gli emendamenti alla Convenzione Solas si riferiscono al contenitore imballato: in altre parole non si applicano ai diversi caricatori LCL in caso di spedizioni consolidate. Di fatto è il consolidatore, che imballa e chiude il contenitore, il responsabile finale della sua pesatura e della dichiarazione ai fini Solas, ma è del tutto evidente che pesi inaccurati dichiarati dai caricatori LCL possono avere serie conseguenze in termini di costi aggiuntivi e ritardi, per cui ci si aspetta conformità e precisione da parte di tutta la catena.

Si consiglia fortemente di rendere edotti tutti i caricatori LCL della normativa e delle problematiche ad essa inerenti, nonché di farsi rilasciare un documento di attestazione del peso da parte di tutti i caricatori LCL.

# Consolidatori e carichi LCL

(segue)

Al fine di proteggere il proprio interesse (e responsabilità) come caricatore nei confronti della compagnia marittima, al consolidatore è consigliato di pesare il contenitore, ad imballaggio concluso.

L'esposizione in caso di possibile errata/falsa dichiarazione da parte dei caricatori (sia per carichi FCL che LCL) è coperta dalle Condizioni Generali di Fedespedi, se applicate, segnatamente all'Articolo 6.

Le condizioni sono disponibili in italiano ed inglese sul sito di Fedespedi: [www.fedespedi.it](http://www.fedespedi.it)

## Termine di presentazione della VGM

Il termine di presentazione della VGM varierà in funzione delle esigenze procedurali delle diverse compagnie marittime o dei terminal.

Si raccomanda la massima comunicazione con le compagnie marittime in ordine alla problematica, in particolare per quanto riguarda la modalità e la tempistica di trasmissione della VGM.



# Grazie dell'attenzione

## **FEDESPEDI**

Federazione Nazionale delle Imprese di  
Spedizioni Internazionali  
Via Emilio Cornalia, 19  
20124 Milano

Tel.: 02 671541

Fax: 02 67072285

Sito web: [www.fedespedi.it](http://www.fedespedi.it)

E-mail: [fedespedi@fedespedi.it](mailto:fedespedi@fedespedi.it)