

# CONVENZIONE SOLAS

## Convenzione SOLAS (Safety Of Life At Sea)

### Descrizione

La Convenzione SOLAS – Safety Of Life At Sea – adottata dall’IMO e ratificata da 162 paesi, copre in pratica il 99% del tonnellaggio 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 e chi si deve occupare di questo accertamento

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 veda la “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).

Di questa pesatura se ne deve occupare 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 il rapporto non può che essere tra il rappresentante della nave (o chi la ‘opera’ in caso di sharing agreement) e il rappresentante della merce. La dichiarazione deve quindi essere presentata da chi ha un rapporto commerciale con la compagnia marittima e quindi

o dallo stesso shipper o da chi lo rappresenta (normalmente l'impresa di spedizioni). Si segnala che 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.

### **Come, dove e quando 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, valide fino al 30 giugno 2017, 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.

La pesatura può 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.

La VGM deve essere inviata in tempo utile per la preparazione del piano di stivaggio. Quindi il rappresentante della merce dovrà presentare la dichiarazione del peso verificato con un sufficiente anticipo, per dar modo all'operatore di predisporlo. Non è detto quindi che la dichiarazione debba essere presentata contestualmente al rientro del container (anche se questa sembra la soluzione più pratica) ma potrebbe essere resa anche prima o dopo di tale evento, purché soddisfi la condizione principale.

### **Perché si controlla il peso e quali metodi per ottenere la VGM sono previsti**

La pesatura secondo questa procedura viene fatta per garantire 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.

I metodi previsti per ottenere la VGM sono due: la pesatura del contenitore imballato/chiuso e sigillato - Metodo 1- o la pesatura dei singoli elementi (colli/carico, materiali di 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.

Scaricabile dal nostro sito ([www.otsspa.com](http://www.otsspa.com)), vogliate trovare il modulo VGM che vorrete utilizzare per le spedizioni che ci affiderete, sia che la pesatura sia effettuata da voi, sia che venga delegata a noi.

### **Come deve comportarsi chi effettua la pesatura per proprio conto?**

La rilevatura del peso dovrà avvenire nel seguente modo:

- 1) pesare il camion con container vuoto prima del carico.
- 2) Ripetere l'operazione a carico avvenuto.
- 3) Consegnare il bindello all'autista.
- 4) Indicare nel VGM il peso lordo ottenuto eliminando dal dato complessivo la tara del camion.

(Tale dato è quello che avrete individuato al momento della prima pesa, dopo aver sottratto al peso riscontrato la tara del container).

- 5) Barrare il metodo 1
- 6) La tara del container è indicata sulla porta interna e ha valenza legale.
- 7) Il VGM debitamente compilato e firmato dovrà essere inviato a noi.

### **Come deve comportarsi chi non effettua la pesatura per proprio conto?**

La rilevatura del peso dovrà avvenire nel seguente modo:

- 1) Delegare per iscritto lo spedizioniere a effettuare l'operazione per suo conto.
- 2) Attendere il dato della rilevatura da parte nostra e inserirlo nel VGM.
- 3) Barrare il metodo 1
- 4) Consegnarci il VGM debitamente compilato e firmato.
- 5) Sostenere le spese della pesatura.

### **Come deve comportarsi chi opta per il metodo 2 nella compilazione del VGM?**

- 1) Indicare solo il peso lordo della merce contenuta nel container.
- 2) Barrare il metodo 2
- 3) Verificare che il sistema di certificazione AEO o ISO includa anche il metodo di pesatura.
- 4) Tale metodo è utilizzabile solo dai soggetti AEO (Operatori Economici Autorizzati), ovvero in possesso della certificazione di qualità UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000. La procedura di pesatura dovrà entrare a far parte del sistema di certificazione (AEO o Qualità); affinché questo avvenga è stato concesso un periodo di transizione

fino all'1 gennaio 2017 durante il quale l'organismo certificatore dovrà comunque sorvegliare il processo di pesatura.

- 5) Inviarci il VGM debitamente compilato e firmato.

### **I dati riportati in fattura, packing list e certificato di origine devo collimare con quelli del VGM?**

No, i dati sono indipendenti in quanto i primi vengono utilizzati a scopo doganale e per la transazione economica; mentre il secondo serve unicamente all'armatore per effettuare il piano di carico della nave.

### **Come comportarsi in caso di spedizioni groupage?**

Chi opta per il metodo 1 deve:

1) Indicare il peso lordo e il peso netto su ogni imballo (paletta, cassa, gabbia o cartone) e presentare una weight list assieme agli altri documenti.

2) Sostenere le spese quota parte della pesatura del container da parte dello spedizioniere. Chi opta per il metodo 2:

1) non è obbligato a indicare il peso su ogni imballo, ma pur sempre ad accertarsi che la certificazione ISO o AEO includa il sistema di pesatura.

Tale metodo è utilizzabile solo dai soggetti AEO (Operatori Economici Autorizzati), ovvero in possesso della certificazione di qualità UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000. La procedura di pesatura dovrà entrare a far parte del sistema di certificazione (AEO o Qualità); affinché questo avvenga è stato concesso un periodo di transizione fino all'1 gennaio 2017 durante il quale l'organismo certificatore dovrà comunque sorvegliare il processo di pesatura.