

LA CONVENZIONE SOLAS E LA MASSA LORDA VERIFICATA (“VGM”)

I punti principali della Convenzione SOLAS:

- obbligo di fornire al comandante della nave la massa lorda verificata (*verified gross mass* o VGM) di ogni contenitore che si intenda caricare a bordo;
- l’obbligo ricade sullo “speditore”/”shipper”, intestatario del contratto di trasporto, vale a dire della polizza di carico “master” (“sea waybill” o “bill of lading”) o del documento di trasporto multi-modale (“multi-modal transport document”);
- ci sono due metodi autorizzati per calcolare la massa lorda del contenitore:
 - 1) una volta caricato e chiuso il contenitore, lo speditore lo pesa con strumenti regolamentari; in alternativa, lo speditore può far pesare il contenitore da un terzo, ma sempre tramite strumenti regolamentari; questo metodo può essere seguito da chiunque, senza particolari autorizzazioni o certificazioni;
 - 2) lo speditore può determinare la massa lorda verificata seguendo la seguente procedura:
 - pesatura dei singoli colli, tramite strumenti regolamentari (è possibile delegare un terzo o, in caso di beni acquistati da terzi, fare riferimento al peso apposto indelebilmente sull’imballaggio sigillato all’origine);
 - pesatura dei materiali di rizzaggio e d’imballaggio, tramite strumenti regolamentari (è possibile delegare un terzo che, in ogni caso, dovrà utilizzare strumenti regolamentari);
 - determinazione della tara del contenitore, desumendola dai dati riportati sul contenitore stesso;
 - sommatoria dei pesi ottenuti nei punti precedenti.

LA CONVENZIONE SOLAS E LA MASSA LORDA VERIFICATA (“VGM”)

Attenzione:

- su determinazione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, il metodo n. 2 può essere seguito SOLO dalle aziende in possesso di almeno una delle seguenti certificazioni: ISO 9001, ISO 28000 o AEO (Operatore Economico Autorizzato);

- il sistema di qualità adottato, dovrà necessariamente includere lo svolgimento delle attività di pesatura, in particolare:

- > metodi di pesatura utilizzati
- > manutenzione di eventuali dotazioni ed attrezzature utilizzate
- > calibrazione delle attrezzature (eventuali controlli periodici interni)
- > gestione di eventuali discrepanze
- > gestione di apparecchiature difettose
- > conservazione dei dati

- lo "shipper" che intenda pesare attraverso il metodo 2, deve dimostrare di possedere i requisiti di cui sopra inviando copia della certificazione e della visura camerale in corso di validità al Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Ufficio 2° - Sezione 3a del 6° Reparto, via pec: cgcp@pec.mit.gov.it .

L'Amministrazione si riserva la facoltà di eseguire, in qualsiasi momento e a sua discrezione, controlli presso i siti, al fine di verificare la corretta applicazione del metodo 2.

Controlli e Sanzioni

La Capitaneria di Porto può sottoporre a pesatura il contenitore per verificare la veridicità della Massa Lorda Verificata (VGM); sarà ammessa una tolleranza, per ciascun contenitore, pari al 3% della massa lorda verificata.

In caso di riscontro di eventuali difformità tra il peso dichiarato nella VGM e il peso ottenuto in sede di verifica, superiori alla tolleranza ammessa, è prevista la denuncia dello speditore per violazione del Codice della Navigazione e la messa a terra del contenitore.

LA CONVENZIONE SOLAS E LA MASSA LORDA VERIFICATA (“VGM”)

A chi compete la responsabilità di fornire il dato VGM? Chi è lo “shipper”?

In Italia, pare essersi consolidata la prassi, da parte di molti spedizionieri, di scaricare sempre e comunque sugli esportatori la responsabilità della **dichiarazione VGM**, indipendentemente da chi appaia effettivamente come "shipper" nella polizza di carico emessa dal vettore marittimo.

Vediamo, quindi, di fare un po' di chiarezza, anche con l'aiuto di una **risposta ufficiale ottenuta direttamente dal World Shipping Council**.

Se è relativamente chiaro che l'obbligo di fornire la dichiarazione VGM al vettore marittimo è sempre in capo a chi appare come "shipper" nella polizza di carico emessa dal vettore marittimo, pare non essere altrettanto chiaro come comportarsi quando lo spedizioniere emette delle proprie polizze di carico, le cosiddette "house bill of lading".

In sostanza, sia quando si spedisce in collettame ("groupage") che quando il trasporto è organizzato dall'importatore estero, è normale che lo spedizioniere stipuli in prima persona il contratto con il vettore marittimo, apparendo così sulla polizza di carico denominata "**master bill of lading**"; in questi casi, lo spedizioniere è solito emettere una propria polizza di carico (denominata "**house bill of lading**") in cui appare come "shipper" la ditta esportatrice.

In queste situazioni, vi sono degli spedizionieri che giustificano la richiesta all'esportatore di assumersi la responsabilità della dichiarazione VGM, proprio per il fatto che l'azienda italiana appaia nel campo "shipper" della polizza emessa dallo spedizioniere.

Per chiarire qualsiasi dubbio in merito a questa questione, ci siamo rivolti direttamente al **World Shipping Council**, ricevendo la **conferma che la responsabilità è sempre in capo a chi appare come "shipper" nella polizza di carico emessa dal vettore marittimo, vale a dire la "master bill of lading"**.

Dell'e-mail inviataci nel settembre 2016 dal World Shipping Council, riportiamo di seguito sia la domanda e la risposta originali, in Inglese, che la traduzione in Italiano:

LA CONVENZIONE SOLAS E LA MASSA LORDA VERIFICATA (“VGM”)

Domanda:

We have a doubt about a case involving the VGM declaration. The aforementioned case consists of the following:

- *Shipping of a full container*
- *In the master bill of lading the shipper is the forwarder, chosen and paid by the importer*
- *The forwarder issued, in turn, a house bill of lading, in which the exporter appears as shipper*

The question is: who shall be responsible for providing the VGM declaration to the carrier?

Abbiamo un dubbio circa un caso riguardante la dichiarazione VGM. Il caso in questione è il seguente:

- Spedizione di un contenitore completo
- Nella “master bill of lading” lo “shipper” è lo spedizioniere, scelto e pagato dall’importatore
- Lo spedizioniere, a sua volta, emette una “house bill of lading”, in cui l’esportatore appare come “shipper”

La domanda è: chi è responsabile per fornire la dichiarazione VGM al vettore?

Risposta del World Shipping Council

The shipper as so named on the bill of lading issued by the ocean carrier (which in your example would be the “master bill of lading”) is responsible for providing the VGM declaration to the carrier. This is further explained under this industry FAQ:

<http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs/a1-clearly-responsibilities-start-with-the-shipper-but-who-is-the-shipper-in-the-context-of-this-new-procedure>

You might also find the answer to this FAQ helpful as it further expands on this subject:

<http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs/may-that-entity-communicate-the-vgm-to-the-carrier-and-terminal-operator-or-must-the-shipper-do-this>

*Although the legal responsibility is with the shipper listed on the master bill of lading, both the regulation and the IMO guidelines recognize that the shipper may engage a third party to do the weighing and provide the VGM on the shipper’s behalf. That arrangement is purely between the shipper and any such third party, however, and **the legal responsibility remains with the shipper named on the master bill of lading**. Accordingly, any shipper engaging a third party to assist with the VGM will wish to be confident in the abilities and integrity of that third party.*

LA CONVENZIONE SOLAS E LA MASSA LORDA VERIFICATA (“VGM”)

Lo “shipper” così come appare nominato sulla polizza di carico emessa dal vettore oceanico (che nel vostro esempio sarebbe la “master bill of lading”) è responsabile nel fornire la dichiarazione VGM al vettore.

Questo è ben spiegato in questa FAQ per le imprese:

<http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs/a1-clearly-responsibilities-start-with-the-shipper-but-who-is-the-shipper-in-the-context-of-this-new-procedure>

Può anche trovare un’utile risposta in questa FAQ che si addentra nella questione:

<http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs/may-that-entity-communicate-the-vgm-to-the-carrier-and-terminal-operator-or-must-the-shipper-do-this>

Sebbene la responsabilità legale sia dello “shipper” nominato nella “master bill of lading”, sia le regole che le linee guida IMO riconoscono che lo “shipper” può incaricare una terza parte per eseguire la pesatura e fornire la VGM in nome e per conto dello “shipper”. Questo accordo resta semplicemente fra lo “shipper” e questa terza parte, **in ogni caso la responsabilità legale rimane in capo allo “shipper” nominato nella “master bill of lading”**. Di conseguenza, qualsiasi “shipper” che incarichi un terzo ad assisterlo con la VGM, dovrebbe avere fiducia nelle capacità e integrità di quest’ultimo.

Riferimenti:

- Convenzione Solas 74, emendata dalla Risoluzione MSC 380 (94) del 21-11-2014
- Linee Guida per la determinazione della Massa Lorda Verificata, circolare MSC.1/Circ.1475 del 9-6-2014
- Decreto Dirigenziale n. 447 del 5-5-2016 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto
- Circolare n.125/2016 del 31-5-2016 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto
- Circolare n.133/2017 del 5-6-2017 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto

I trasporti internazionali

Esportare e importare comporta dover affrontare il tema dei trasporti internazionali, dei relativi documenti, dei diritti e dei doveri di trasportatori, caricatori, mittenti e destinatari.

Chi non è adeguatamente preparato, si trova facilmente spiazzato di fronte a richieste o dinieghi di risarcimento legati alla spedizione delle merci.

Ogni forma di trasporto utilizzata nel commercio con l'estero ha i suoi pro ed i suoi contro, spesso facilmente intuibili, impiega particolari documenti ed è regolamentata da specifiche norme e/o convenzioni.

Le principali tipologie utilizzate nel commercio con l'estero si possono riassumere nelle seguenti:

- stradale - aerea - marittima - ferroviaria

Il **trasporto su strada** è certamente il più flessibile e per questo, nonostante i limiti di peso e di ingombro, legati alla sagoma e portata dei mezzi ed alla larghezza delle strade, quando non vi sono oceani o mari da attraversare, è anche il più utilizzato.

È bene sapere che quando si spedisce della merce su strada, si ricade sotto delle norme sia nazionali che internazionali. In particolare, per le spedizioni su gomma che coinvolgono Paesi diversi, in Europa si applica la convenzione CMR (un acronimo che sta per *Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route* - convenzione relativa ai trasporti internazionali delle merci viaggianti su strada).

Tra i principali **obblighi dei mittenti**, previsti dalla convenzione CMR, vi è quello di fornire al trasportatore informazioni corrette relativamente al proprio indirizzo ed a quello del destinatario, al luogo di caricamento e di scaricamento, alla tipologia della

merce, al numero e natura dei colli, alla numerazione e marcatura degli stessi, al peso lordo o, comunque, alla quantità della merce.

Tutte queste informazioni vanno riportare su di un documento di trasporto, in Inglese *consignment note* che, per brevità, viene comunemente chiamato CMR, come la convenzione stessa.

Se, a causa di informazioni inesatte, dovessero insorgere dei danni a carico del trasportatore, il mittente verrebbe chiamato a risponderne.

Inoltre, il mittente è tenuto a proteggere i prodotti con imballaggi adeguati, essendo responsabile di danni a persone o cose derivanti da difetti o carenze negli imballi stessi.

Il trasportatore ha il diritto di esprimere una riserva scritta (direttamente sul CMR), nel caso in cui dovesse appurare una qualche mancanza negli obblighi del mittente sopra descritti.

Chiaramente, la presenza di una riserva andrebbe a incidere sulla possibilità di ottenere un risarcimento, in caso di successivi danni causati dal trasportatore.

Riassumendo, si può dire che le prime regole da osservare quando si spedisce della merce sono di compilare correttamente il documento di trasporto, di imballare come si deve i prodotti, di fare attenzione a numerare i colli e ad apporre su di essi un'etichetta con l'indirizzo di destinazione (questa operazione si chiama "marcatura") e, soprattutto, comportarsi in modo da evitare che il trasportatore apponga delle riserve sul CMR.

Il trasportatore risponde di eventuali danni causati alle merci a lui affidate, dal momento della presa in carico sino alla consegna a destinazione; inoltre, risponde anche di eventuali ritardi nella consegna.

Il trasportatore viene sollevato dalle proprie responsabilità nel momento in cui il danno alla merce avviene nelle operazioni di caricamento o scaricamento, quando queste siano a cura del mittente, del destinatario o di terzi da questi incaricati. Non risponde nemmeno nel caso in cui il danno sia dovuto all'uso di veicoli non coperti,

appositamente richiesti dal mittente, o a causa dell'imballaggio non idoneo, oppure per insufficiente o inadeguata marcatura o numerazione dei colli.

Attenzione: nel momento in cui il destinatario firma il CMR senza sollevare riserve su quantità e qualità della merce consegnatagli, il trasportatore viene sollevato da qualsiasi ulteriore responsabilità.

La convenzione CMR prevede un limite al risarcimento danni da parte dei trasportatori, pari a 8,33 DSP per chilogrammo di merce (occorre guardare il cambio del giorno fra DSP ed Euro).

Se la merce che si desidera spedire vale più di tale valore, allora conviene valutare l'opportunità di assicurare il carico

Infine, per quanto riguarda i trasporti regolati dalla **Convenzione CMR**, occorre tenere presente che, in base all'art.4 della Convenzione stessa, "Il contratto di trasporto è stabilito dalla lettera di vettura" e che questa prevede come **parti contrattuali del trasporto il "mittente" e il "vettore"**. "Mittente" è colui che appare come tale nella casella "mittente" ("sender") della lettera di vettura, **indipendentemente da come venditore e compratore delle merci si siano accordati per suddividersi i costi del trasporto.**

Anche i **trasporti aerei** sono regolamentati da una convenzione internazionale, la Convenzione di Varsavia, ed utilizzano un particolare documento di trasporto chiamato lettera di vettura aerea o, in Inglese, *Airway Bill*.

I diritti e doveri di mittenti e trasportatori sono simili a quelli già visti nel trasporto su strada, anche se, data la particolare natura del mezzo di trasporto, viene dato un peso decisamente maggiore all'obbligo di segnalare l'eventuale pericolosità della merce, sia sui documenti che l'accompagnano che sugli imballaggi.

Certe tipologie di prodotti (in particolare quelli infiammabili, esplosivi e corrosivi) non vengono accettati da molte compagnie aeree, per cui conviene sempre informarsi preventivamente presso i vari trasportatori prima di decidere come spedire la propria merce e di darne comunicazione ai propri clienti.

Anche la Convenzione di Varsavia prevede un limite di risarcimento per i danni causati dal vettore aereo, in questo caso pari a 17 DSP per chilogrammo di merce trasportata che, convertiti

Il **trasporto marittimo** è quello maggiormente utilizzato nelle spedizioni fra i diversi continenti, è regolamentato dalla Convenzione internazionale di Bruxelles ed utilizza un particolare tipo di documento chiamato polizza di carico, in inglese *Bill of lading*.

Si tratta davvero di un documento particolare, in quanto non è solo un “documento di trasporto”, ma è anche un vero e proprio **titolo rappresentativo della proprietà della merce**, che può essere emesso ad un nominativo specifico o al portatore, girato a favore di terzi, restando comunque l’unico documento utilizzabile per poter reclamare la merce all’arrivo in porto.

È così importante la polizza di carico, da venire emessa in tre originali, tutti e tre aventi lo stesso valore, in modo da assicurarsi che almeno uno arrivi nelle mani del legittimo proprietario.

Se dovessero essere smarriti tutti e tre gli originali, sarebbe un bel guaio e occorrerebbe diverso tempo prima di potere sbloccare la merce in porto, oltre a tutti i costi che ne conseguirebbero.

La convenzione sui trasporti marittimi prevede un limite al risarcimento del danno, da parte del trasportatore, pari a 2 DSP/kg, oppure 666,67 DSP/collo,; si applica la condizione più favorevole al danneggiato, sempre tenendo presente che il risarcimento non può mai superare il valore della merce.

Il **trasporto via ferrovia** è vincolato alla presenza o meno della rete ferroviaria sul territorio e, sebbene meno inquinante e poco costoso di per sé, è utilizzato soprattutto per il trasporto di grandi quantità di merci, destinate ad aziende attrezzate con raccordi ferroviari; sono davvero una rarità le piccole e medie imprese che sfruttano la ferrovia per le proprie spedizioni e sono poche le grandi.

Nel trasporto ferroviario, regolamentato dalla convenzione CIM, si utilizza la lettera di vettura ferroviaria che consente, volendo, di potere gestire direttamente eventuali spedizioni in contrassegno.

È previsto un limite al risarcimento del danno, da parte delle Ferrovie, pari a 17 DSP/kg.

La responsabilità solidale del caricatore, del committente e del proprietario della merce

Col termine “**caricatore**” si definisce “l’impresa che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all’esecuzione del trasporto” (art. 2, comma 1, lettera d), del decreto legislativo n. 286/2005); in pratica, **tutte le imprese che affidano le proprie merci agli spedizionieri, indipendentemente dal termine di resa del trasporto.**

Il D.Lgs 2005/286 e successive modifiche e la Legge 6 agosto 2008, n. 133 prevedono una **responsabilità solidale** del committente del servizio di trasporto, del caricatore e del proprietario della merce con il vettore, nel caso in cui quest’ultimo fosse sprovvisto del titolo abilitativo o violasse le disposizioni poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale.

Quanto sopra comporta che, ferme restando le sanzioni poste in capo all’autore materiale della violazione e quelle amministrative accessorie di confisca e sequestro, caricatore, committente del trasporto e proprietario della merce sono responsabili in solido delle sanzioni pecuniarie previste.

Inoltre, **il caricatore è responsabile nel caso venga accertata la violazione delle norme relative alla massa limite** (Art. 61 Codice della Strada), **sagoma limite** (Art.62 Codice della Strada), **sovraccarico e corretta sistemazione a bordo dell’auto-carro** (Artt.164 - 167 Codice della Strada).