

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