

**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 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?

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.