

SEMINARIO

“SAFETY OF LIFE AT SEA – SOLAS 1974”

Pesatura dei container: responsabilità
e procedure operative

Milano, 15 giugno 2016

Avv. Prof. Enrico Righetti



Genova – Milano – La Spezia - Trieste

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

- **Convenzione SOLAS 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare**
→ adesione dell'Italia con legge 23 maggio 1980 n. 313 e sua esecuzione
- **Allegato alla SOLAS - Capitolo VI – Parte A – Regola 2 emendata dalla [Risoluzione MSC 380\(94\) del 21 novembre 2014](#) → ha introdotto l'obbligatorietà della determinazione della «**massa lorda verificata**» del contenitore prima dell'imbarco**
- **Art. VIII (modifiche) (b) (vi) (2): un emendamento all'Annesso ... viene considerato accettato (aa) alla scadenza di un periodo di due anni dalla data in cui viene comunicato ai governi contraenti per l'accettazione**
- **MSC.1/Circ. 1475 → [IMO Guidelines regarding the verified gross mass of container carrying cargo](#)**
- **decreto dirigenziale n. 447/2016 → «sono approvate e rese esecutive le allegate linee guida concernenti le procedure applicative della Regola VI/2 della Convenzione SOLAS 74 ...»**

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

- definizione di **SHIPPER** data dalle IMO Guidelines annesse alla Convenzione SOLAS (MSC. 1/Circ. 1475)

→ art. 2.1.12

*«**Shipper** means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. «through» bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company»*

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

- definizione di **SHIPPER** data dal decreto dirigenziale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto n. 447/2016

→ art. 2.3

*«documento di trasporto (shipping document): un documento originato dallo **spedizionario** (**shipper**) per fornire la massa lorda verificata del contenitore, al comandante della nave (anche attraverso il raccomandatario marittimo) o al suo rappresentante ed al rappresentante del terminalista ...»*

→ art. 3

*«gli emendamenti alla Convenzione SOLAS 74, nella versione in vigore, attribuiscono allo **spedizionario** (soggetto che ha l'onere di ottenere e documentare la massa lorda verificata del contenitore) la possibilità di optare su uno dei seguenti metodi per ottenere un'accurata massa lorda verificata del contenitore ...»*

→ **art. 4:** certificazioni degli **spedizionieri** che utilizzano il Metodo 2 per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

- definizione di **SHIPPER** data dalla Circolare del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – serie generale n. 125/2016

→ art. 4: lo «**shipper**» (punto 2.1.12 della MSC. 1/Circ. 1475)

*«In base alla presente normativa, il soggetto che ha l'onere di ottenere e documentare la VGM è lo **shipper**, così come definito al punto 2.1.12 della MSC. 1/Circ.1475. In capo a tale soggetto ricade la responsabilità di ottenere e documentare la massa lorda verificata di un contenitore anche quando delega un suo rappresentante ad acquisire la VGM per suo conto. Con il decreto non si è ritenuto necessario prevedere una definizione ad hoc del termine **shipper**, rimandando invece pienamente a quella contenuta nella MSC. 1/Circ.1475 punto 2.1.12 che resta, quindi, il termine di riferimento. Il termine 'spedizionario' ... fa riferimento alla realtà nazionale (il 90% delle polizze risulta firmata da tale figura professionale) mentre con il richiamo in parentesi allo **shipper** si è inteso rimandare, infatti, alla definizione di cui alla circolare IMO (punto 2.1.12) per identificare la figura appropriata voluta dal legislatore internazionale. Pertanto, qualora il Decreto in argomento e nelle allegate linee guida viene utilizzato il termine 'spedizionario', quest'ultimo deve intendersi lo **shipper** di cui al punto 2.1.12 della Circolare IMO, e cioè il soggetto riportato alla voce '**shipper**' nella polizza di carico e/o nel documento di cui al punto 3 della presente circolare»*

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

➤ chi assume la qualifica di «shipper»?

→ colui che viene indicato come tale nella polizza di carico o in una *sea waybill* o equivalente documento di trasporto multimodale (es. «*through b/l*»)

→ colui che ha stipulato un contratto di trasporto con una compagnia marittima (oppure colui nel cui nome o per conto del quale è stato stipulato il contratto di trasporto)

→ problema dello spedizioniere che – pur non essendo *shipper* -- conclude il booking con il vettore marittimo

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

1.1 Spedizioniere = NVOCC → vettore contrattuale

→ spedizioniere emette una propria polizza di carico (c.d. *House b/l*) in cui il vero caricatore ed il vero ricevitore sono indicati rispettivamente come «*shipper*» e come «*consignee*»

→ mentre è lo stesso spedizioniere che risulta indicato quale «*shipper*» nella polizza di carico (c.d. *Master, Oceanica, etc.*) emessa dalla compagnia marittima → vettore effettivo

→ di conseguenza è lo spedizioniere / NVOCC che è tenuto a fornire lo «*shipping document*» attestante la VGM alla compagnia marittima **assumendosene tutte le responsabilità**

→ può però chiedere a propria volta tale documento al suo mandante (caricatore effettivo) → vedi *infra*

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

1.2 Spedizioniere «puro» (≠ vettore contrattuale)

→ spedizioniere non emette alcuna propria polizza di carico

1.2.1 di regola, nella polizza di carico (c.d. Master, Oceanica, etc.) emessa dalla compagnia marittima sono il caricatore ed il ricevitore effettivi ad essere indicati rispettivamente come «*shipper*» e come «*consignee*»

→ di conseguenza, è colui che risulta quale «*shipper*» in polizza – normalmente il mandante dello spedizioniere (ma non sempre) – ad assumersi l’obbligo di fornire lo «*shipping document*» e ad assumersi le relative responsabilità verso la compagnia marittima

→ dovere, comunque, dello spedizioniere di informare il mandante ed eventualmente di collaborare o anche - **dietro specifiche istruzioni del mandante** - di procedere alla predisposizione e/o trasmissione del documento → prestazioni accessorie dello spedizioniere ex art. 1737 c.c. → [mandato ad hoc](#)

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

1.2 Spedizioniere «puro» (≠ vettore contrattuale)

→ spedizioniere non emette alcuna propria polizza di carico

1.2.2 nei casi (rari?) invece in cui è lo stesso spedizioniere che viene indicato quale «*shipper*» nella polizza di carico emessa dalla compagnia marittima (contratto di spedizione = mandato senza rappresentanza ex art. 1737 c.c.)

→ oneri e responsabilità come *sub* 1.1

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

1. LA FIGURA DELLO «SHIPPER»

1.3 Problema del venditore «franco fabbrica» (*ex works*)

→ di regola, non avendo alcun obbligo nella spedizione – trasporto della merce venduta, il venditore *ex works* non dovrebbe essere indicato quale «*shipper*» nella polizza di carico o altro documento di trasporto equivalente → nessun suo onere o responsabilità nella predisposizione e/o trasmissione dello «*shipping document*»

→ nel caso invece in cui il venditore *ex works* chieda di essere indicato come «*shipper*» - ad esempio per motivi di credito documentario – assumerà allora tutti gli oneri e le responsabilità conseguenti

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

2. RAPPORTI FRA SPEDIZIONIERE E MANDANTE

2.1 Ipotesi ove il mandante si assume l'onere di effettuare:

- nelle spedizioni FCL, la pesatura del container già imballato e sigillato (metodo I)
- oppure nelle spedizioni LCL, la pesatura della sola partita di merce da stivare in *groupage* (metodo II)

→ qualora rivesta la qualità di «*shipper*», il mandante deve fornire allo spedizioniere lo «*shipping document*» unitamente al documento attestante la VGM (*weighing note*) che questi potrà a propria volta trasmettere alla compagnia marittima

→ qualora invece sia lo spedizioniere a risultare «*shipper*», il mandante deve fornire allo spedizioniere il solo documento attestante la VGM (*weighing note*) che quest'ultimo potrà utilizzare nella predisposizione dello «*shipping document*»

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

2. RAPPORTI FRA SPEDIZIONIERE E MANDANTE

2.1 Ipotesi ove il mandante si assume l'onere di effettuare:

- nelle spedizioni FCL, la pesatura del container già imballato e sigillato (metodo I)
- oppure nelle spedizioni LCL, la pesatura della sola partita di merce da stivare in *groupage* (metodo II)

→ nel caso di pesatura col metodo I, lo spedizioniere deve verificare che il documento attestante la VGM (*weighing note*) identifichi il numero del container e quello del sigillo

→ nel caso di pesatura col metodo II, lo spedizioniere deve altresì accertarsi che il mandante sia in possesso di una certificazione AEO / ISO che preveda che le procedure di pesatura siano parte della certificazione stessa

→ è opportuno che il mandante rilasci una manleva allo spedizioniere

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

2. RAPPORTI FRA SPEDIZIONIERE E MANDANTE

2.2 Ipotesi ove il mandante affida allo spedizioniere l'incarico di effettuare la pesatura del contenitore (metodo I) o della partita di merce da stivare (metodo II)

→ qualora il mandante rivesta la qualità di «*shipper*», lo spedizioniere dovrà rimmettergli il documento attestante la VGM che il primo potrà utilizzare nella predisposizione e/o trasmissione dello «*shipping document*» → a meno che il mandante non dia mandato allo spedizioniere di procedere lui stesso all'adempimento

→ qualora invece sia lo spedizioniere a rivestire la qualità di «*shipper*», potrà utilizzare il documento attestante la VGM nella predisposizione dello «*shipping document*» da trasmettere alla compagnia marittima

→ in ogni caso il mandante è tenuto a rimborsare allo spedizioniere le spese sostenute ed a corrispondergli un compenso per l'attività svolta

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

3. NATURA, FORMA, SOTTOSCRIZIONE E TRASMISSIONE DELLO «SHIPPING DOCUMENT»

3.1 NATURA

3.1.1 problema del richiamo dell'art. 483 cod. penale da parte della Circolare del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (n. 125/2016)

- art. 483 c.p.: [falso ideologico reso da un privato in un atto pubblico](#)
 - lo «*shipping document*» non è un **ATTO PUBBLICO** in quanto:
 - l'atto pubblico viene reso ad un pubblico ufficiale
 - è necessaria una disposizione di legge che lo preveda: esempio «dichiarazione sostitutiva dell'atto notorio» → legge 4/1/1968 n. 15
 - in ogni caso, sarebbe necessario il dolo (≠ reato colposo)

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

3. NATURA, FORMA, SOTTOSCRIZIONE E TRASMISSIONE DELLO «SHIPPING DOCUMENT»

3.1 NATURA

3.1.2 problema delle sanzioni che alcune compagnie marittime intenderebbero erogare in caso di riscontrate discrepanze nel peso del container rispetto a quanto dichiarato dallo *shipper*

→ illegittimità dell'imposizione di una sanzione pecuniaria unilaterale

→ la compagnia può invece pretendere il rimborso delle spese sostenute oppure la remunerazione delle eventuali attività svolte → avrebbe comunque l'onere di indicare tali voci nelle proprie tariffe

IMO Guidelines → *«tutti i costi associati al mancato imbarco, stoccaggio, controstallia o eventuale ritorno del contenitore al mittente dovrebbero essere oggetto di accordi contrattuali tra le parti commerciali»*

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

3. NATURA, FORMA, SOTTOSCRIZIONE E TRASMISSIONE DELLO «SHIPPING DOCUMENT»

3.2 FORMA

➤ IMO Guidelines annesse alla Convenzione SOLAS (MSC. 1/Circ. 1475)

→ forma libera

- **punto 2.1.13** «*Shipping document* means a document used by the shipper to communicate the verified gross mass of the packed container. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a *declaration including a weigh certificate produced by a weigh station*)»
- **punto 6** ripete sostanzialmente la definizione di cui sopra aggiungendo «... *weigh station utilizing calibrated and certified equipment on the route between the shipper's origin and the port terminal*»

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

3. NATURA, FORMA, SOTTOSCRIZIONE E TRASMISSIONE DELLO «SHIPPING DOCUMENT»

3.3 SOTTOSCRIZIONE

- **IMO Guidelines annesse alla Convenzione SOLAS (MSC. 1/Circ. 1475)**
 - **punto 6.2** *«Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container should be signed by a person duly authorized by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals of the person authorized to sign it»*
 - chi può essere la persona debitamente autorizzata dallo *shipper*? → procuratore – semplice dipendente
 - anche un soggetto terzo può essere «delegato» a firmare? → ad esempio, spedizioniere – pesatore
 - come deve essere rilasciata la delega?

VERIFIED GROSS MASS: ASPETTI E PROBLEMI GIURIDICI

3. NATURA, FORMA, SOTTOSCRIZIONE E TRASMISSIONE DELLO «SHIPPING DOCUMENT»

3.4 TRASMISSIONE

- **IMO Guidelines annesse alla Convenzione SOLAS (MSC. 1/Circ. 1475)**
 - **punto 6.3**
 - preferibilmente con mezzi elettronici quali EDI o EDP
 - al comandante della nave o al suo rappresentante e al rappresentante del terminal, oppure alla compagnia marittima (punto 6.3.1)
 - nessuna prescrizione di dead-line (punto 6.3.2), ma sufficientemente in anticipo rispetto alla caricazione della nave in modo da poter essere utilizzato nella predisposizione del piano di stivaggio della nave
 - qualora le compagnie marittime intendano prescrivere delle dead-line, sono allora tenute ad informarne gli *shipper* (punto 6.3.2)

THANK YOU