



CONFINDUSTRIA

Politiche Industriali

AI DIRETTORI DELLE
ORGANIZZAZIONI CONFEDERATE

LORO SEDI

Roma, 28 giugno 2016

Oggetto: Ulteriori precisazioni sull'applicazione della Convenzione internazionale SOLAS 74 – Obbligo di dichiarazione della VGM (*Verified Gross Mass*)

A seguito della nostra precedente comunicazione al Sistema Associativo dello scorso 17 giugno, abbiamo ricevuto dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (CGCCP) alcune precisazioni interpretative e rassicurazioni sul loro attento monitoraggio circa l'attuazione della disciplina in oggetto (v. allegato).

Avendo poi ben presente l'esigenza di procedere, pur nella massima chiarezza dei rispettivi ruoli e responsabilità, ad una proficua e continuativa collaborazione tra le imprese industriali esportatrici e le imprese della filiera logistica maggiormente coinvolte in questa problematica fase di avvio (anche per le oggettive difficoltà operative che la nuova disciplina produrrà ad entrambe le categorie, indipendentemente dalla loro volontà e dalla loro efficienza), si sono avuti contatti e svolti incontri a livello tecnico tra le rappresentanze di Confindustria e Confetra e la sua associata Fedespediti, per cercare di definire una interpretazione applicativa se non completamente condivisa, almeno rispettosa delle rispettive posizioni ed esigenze.

Sulla base delle informazioni raccolte e dei chiarimenti acquisiti, riteniamo quindi opportuno fornire al **nostro Sistema Associativo** ulteriori precisazioni, al fine di dare alle imprese industriali venditrici/esportatrici indicazioni utili per l'applicazione della disciplina, sulla base dei seguenti elementi:

- l'individuazione dello ***shipper***, cioè il soggetto tenuto a effettuare e dichiarare la VGM, direttamente o delegando terzi, è data dalla definizione prevista dall'articolo 2.1.12 delle *Guidelines IMO* (come ribadito dalla comunicazione del CGCCP sopra citata), ossia: "***Shipper*** means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal document (e.g. "through" bill of lading) as ***shipper*** and/or who (or whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company";



- in caso di FCL – *Full Container Loaded* (container completo, chiuso e sigillato dal venditore/esportatore) operato in forme contrattuali diverse da quelle con resa Ex Works (Franco Fabbrica) o FCA (*Free Carrier* o Franco Vettore), l'adempimento della VGM compete al venditore/esportatore, che in tali forme è individuabile come **shipper** e potrà adempiere direttamente o con delega a terzi;
- in caso di FCL con resa Ex Works o FCA, il venditore/esportatore è estraneo al contratto del trasporto e non è tenuto a dichiarare la VGM né a dare alcuna indicazione allo spedizioniere circa la determinazione della stessa e l'attribuzione dei relativi costi. L'adempimento della VGM (con il **Metodo 1** delle *Guidelines IMO*)¹ compete esclusivamente alle parti contraenti il contratto di trasporto – cioè in polizza di carico (*Bill of Lading*) o in altro documento di trasporto previsto dalle suddette *Guidelines IMO* (*sea waybill or equivalent multimodal document*) – o a eventuali soggetti da esse incaricati, salvo che il venditore/esportatore figuri per sua espressa volontà come **shipper** nel contratto di trasporto (polizza di carico ecc.);
- nel caso di spedizioni a groupage/LCL (*less than container load*) non può esistere una VGM del singolo collo di merce; il venditore/esportatore è tenuto a indicare nei documenti di carico il peso del collo di merce conferito, fermo restando l'onere dell'adempimento della VGM del container completo in capo al consolidatore (con il **Metodo 2** o con il **Metodo 1** delle *Guidelines IMO*)²;
- gli eventuali obblighi (e conseguenti oneri) derivanti dalla pesatura ai fini della VGM – chiarito il quadro nei termini sopra esposti – restano comunque nella

¹ Cfr. International Maritime Organization (IMO), *Guidelines Regarding The Verified Gross Mass Of A Container Carrying Cargo* (MSC-1-Circ. 1475), Par. 5.1.1 ("Method No. 1: Upon the conclusion of packing and sealing a container, the **shipper** may weigh, or have arranged that a third party weighs, the packed container."); Dopo la conclusione del confezionamento e sigillatura di un contenitore, lo **shipper** può pesare, o ha concordato che una terza parte pesi, il contenitore confezionato.).

² Cfr. International Maritime Organization (IMO), *Guidelines ...*, Par. 5.1.2 ("Method No. 2: The **shipper** (or, by arrangement of the **shipper**, a third party), may weigh all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses using a certified method as described in paragraphs 5.1.2.3 and 5.1.2.3.1. Any third party that has performed some or all of the packing of the container should inform the **shipper** of the mass of the cargo items and packing and securing material that the party has packed into the container in order to facilitate the **shipper's** verification of the gross mass of the packed container under Method No.2. As required by SOLAS VI/2 and paragraph 5, the **shipper** should ensure that the verified gross mass of the container is provided sufficiently in advance of vessel loading. How such information is to be communicated between the **shipper** and any third party should be agreed between the commercial parties involved."); Metodo N. 2: Lo **shipper** (o, secondo accordo dello **shipper**, una terza parte) può pesare tutti i colli e gli imballaggi e gli elementi di carico, compresa la massa di pallet, fardaggio e altro imballaggio e materiale di fissaggio per essere confezionati nel contenitore e aggiungere la tara del contenitore alla somma delle singole masse usando un metodo certificato come indicato ai punti 5.1.2.3 e 5.1.2.3.1. Qualsiasi terzo che ha eseguito alcuno o tutti gli imballaggi del contenitore deve informare lo **shipper** della massa degli elementi di carico e imballaggio e materiali di chiusura che la parte ha confezionato nel contenitore al fine di agevolare la verifica dello **shipper** della massa lorda del contenitore confezionato con il Metodo N. 2. Come previsto dalla SOLAS VI/2, paragrafo 5, lo **shipper** deve assicurare che la massa lorda verificata del contenitore viene fornita con sufficiente anticipo alla nave di carico. Il modo con cui tali informazioni devono essere comunicate tra lo **shipper** e la terza parte deve essere concordato tra le parti commerciali coinvolte.).



CONFINDUSTRIA

libertà contrattuale delle parti commerciali e logistiche interessate, le quali si regoleranno nel modo che riterranno reciprocamente più opportuno e conveniente e sulla base della massima collaborazione possibile per gestire questa fase di avvio, anche nella prospettiva della successiva fase a regime.

IL DIRETTORE
PER LE POLITICHE INDUSTRIALI

Andrea Bianchi