UNINDUSTRIA
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI E DELLE IMPRESE
ROMA • FROSINONE • LATINA • RIETI • VITERBO

PORTI di ROMA e del LAZIO

VGM E NUOVI OBBLIGHI DI PESATURA DEL CONTAINER

VADEMECUM PER LE INDUSTRIE EXPORT-ORIENTED E GLI OPERATORI DI SETTORE

SHIPPERS, ARE YOU READY?

Civitavecchia, Luglio 2016

Indice

1. **Cosa c'è di nuovo?**
   1.1. La nuova Regola VI/2 della Convenzione internazionale SOLAS 74
2. **Interessa anche alla mia azienda?**
3. **Come adempiere ai nuovi obblighi di pesatura**
   3.1 Metodo I
   3.2 Metodo II
4. **Controlli & verifiche**
   4.1 Sanzioni
5. **Glossario**
   5.1 Strumenti regolamentari: la pesa certificata
   5.2 Shipping document
   5.3 VGM
   5.4 Shipper
6. **Suggerimenti & Raccomandazioni per le industrie *export-oriented***

1. Cosa c'è di nuovo?

La nuova Reaola VI/2 della Convenzione internazionale SOLAS 74

Il Comitato di sicurezza marittima dell'IMO ha adottato lo scorso 21.11.2014 la Risoluzione MSC 380(94) attraverso la quale sono state apportate alcune modifiche alla regola 2 del capitolo VI della Convenzione internazionale **Solas 74** sulla sicurezza in mare.

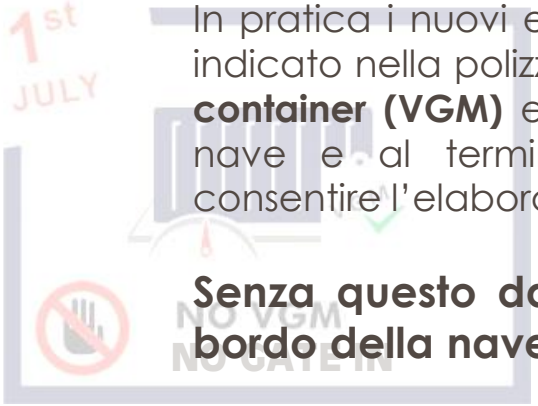
Le novità introdotte concernono la regolamentazione riguardante le **informazioni sul carico** ed, in particolare, la cd. "**verified gross mass packed container** (**VGM**)" che lo **shipper** deve obbligatoriamente fornire prima dell'imbarco di ogni singolo container sulla nave.

La **VGM** può essere individuata mediante procedimento di pesatura del container che deve avvenire necessariamente attraverso attrezzature calibrate ed omologate, ovvero pesatura dei singoli packages e cargo items, compresi eventuali palletts, utilizzando esclusivamente uno dei metodi approvati dalla "**competent authority**" del Paese dove è stato completato l'imballaggio del contenitore. In Italia l'autorità competente è il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

L'entrata in vigore della nuova regola è stata prevista improrogabilmente a partire dal **1° luglio 2016**, con un regime transitorio, concesso in Italia dal decreto dirigenziale n. 447/2016, sino al 30 giugno 2017.

1. Cosa c'è di nuovo?

» *in pratica cosa cambia?*



In pratica i nuovi emendamenti impongono che lo **shipper** (soggetto indicato nella polizza – Master Bill of lading) verifichi la **massa lorda del container (VGM)** e che la stessa sia trasmessa al comandante della nave e al terminal operator, sufficientemente in anticipo, per consentire l'elaborazione del piano di stivaggio.

Senza questo dato il container non potrà essere caricato a bordo della nave di carico.

2. Interessa anche alla mia azienda?

La nuova normativa interessa tutta l'industria *export-oriented* – in qualità di venditore/esportatore – che esporta merce in container, sia FCL (full container loaded) che LCL (less than container load).

Quali sono i casi in cui è obbligatorio dichiarare la VGM del *container*?

Il Decreto Dirigenziale 447/2016 si applica però solo ai **contenitori su unità impiegate in viaggi internazionali**, ad **eccezione** dei contenitori imbarcati su navi di tipo **Ro/Ro** (sia da carico che passeggeri) impiegate in brevi viaggi internazionali e nel solo caso in cui gli questi siano trasportati su rotabili.

È sempre compito dell'esportatore dichiarare la VGM?

Il **venditore/esportatore** potrà adempiere direttamente o con delega a terzi alla dichiarazione di **VGM** del container «**full loaded**» completo, chiuso e sigillato quando l'operazione è effettuata attraverso forme contrattuali **diverse** da quella con resa **EX WORKS** (franco fabbrica) o **FCA** (franco vettore). *

» *Perché?*

Perché in questi casi il venditore/esportatore è identificabile come **SHIPPER**

» *Altri casi?*

In tutti gli altri casi in cui il venditore/esportatore figura come **shipper** nel **bill of lading**

2. Interessa anche alla mia azienda?

» *segue…*

La convenzione SOLAS **non prevede alcuna deroga** a tale principio per i container in **groupage** (spedizioni LCL - Less than Container Load).

In questi casi non ci sarà una VGM del singolo collo di merce ma il **venditore/esportatore** sarà tenuto a indicare nei documenti di carico il peso del collo di merce conferito, e l'onere di adempimento della VGM del container completo sarà in capo al **consolidatore.**

In tutti i casi la normativa consente allo shipper di delegare la determinazione della VGM ad una terza parte, in tale circostanza vi è la necessità di definire ruoli e responsabilita tramite **delega** o **mandato** ad hoc.

NB il mandatario dovrà operare su base back-to-back

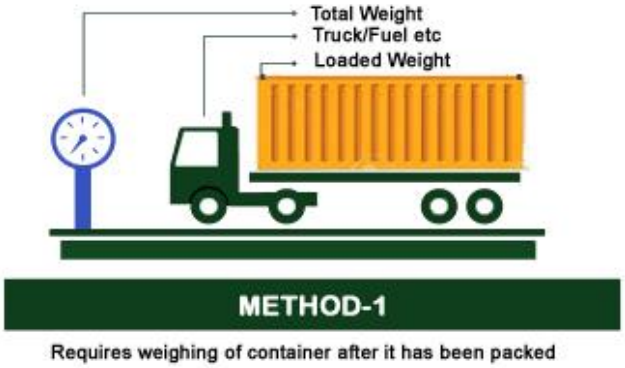
3. Come adempiere ai nuovi obblighi di pesatura

Metodo I

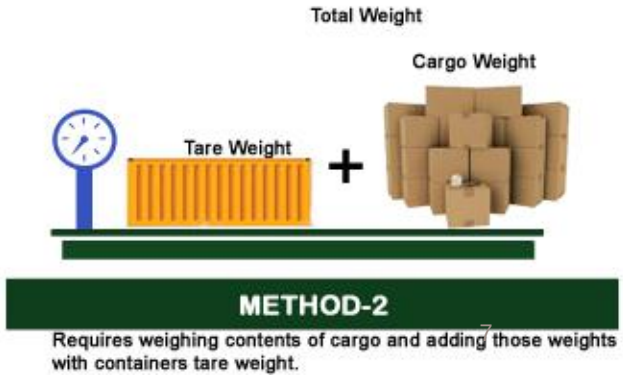
Per ottenere la **VGM** la pesatura del container dovrà avvenire una volta che lo stesso sia stato chiuso, sigillato e caricato.
Occorrerà quindi pesare tutto il container + l'intero camion presso una pesa omologata (v. strumenti regolamentari), poi sottraendo dal peso complessivo le tare di chassis / motrice / rimorchio riportate nelle carte di circolazione e la massa di carburante nel serbatoio dichiarata dal vettore stradale.

Metodo II

La **VGM** sarà ottenuta effettuando la somma del peso merce + peso imballo o materiale di rizzaggio all'interno del container + tara del container indicata sulla porta del container stesso.
Solo le aziende certificate AEO oppure ISO9001/28000 possono procedere alla determinazione del VGM con il Metodo 2. Lo Shipper che intenda utilizzare il Metodo 2 dovrà inviare copia della certificazione e della visura camerale via pec al Comando Generale delle Capitanerie di Porto



In entrambi i casi, lo **shipper** deve fornire una dichiarazione in **carta intestata** indicante la **VGM** espressa in KG con data, timbro e firma indicando in modo leggibile il nome della persona che firma la dichiarazione, che sarà la persona responsabile delle dichiarazioni rese.



Anatomia di un container

ANATOMIA DI UN CONTENITORE
ANATOMY OF A CONTAINER

veduta frontale
front view

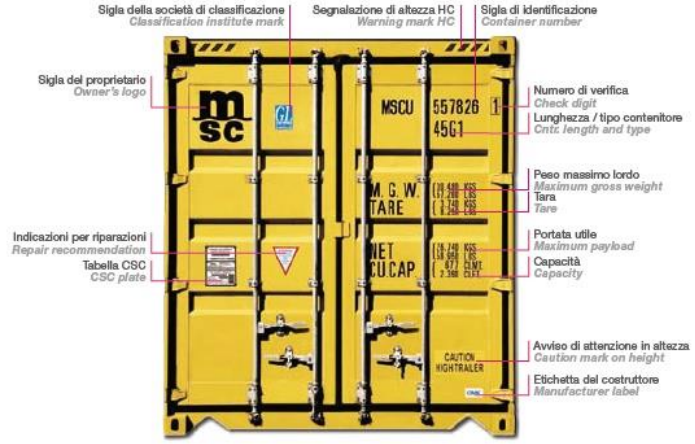


TABELLA CSC

© Copyright LE NAVI Genova

4. Controlli & verifiche

Non è obbligatorio per il **ricevente** confermare l'avvenuta trasmissione della **VGM** comunicata dallo **shipper**, nemmeno all'Autorità Marittima, tranne nel caso in cui vi sia un'esplicita richiesta per **controlli** e **verifiche.** Questi ultimi potranno aver luogo a campione senza alcun avviso.

Il dato **VGM** dovrà essere **conservato**, da tutte le parti coinvolte (**shipper**, **nave**, **terminalista**), fino allo sbarco del singolo container e, comunque, per almeno 3 mesi. Nel caso di un container in ingresso in un terminal senza il documento che attesti la **VGM**, il gestore della struttura o l'Autorità Portuale hanno facoltà di rifiutare l'accesso, previa comunicazione alla Capitaneria di Porto o l'Autorità Portuale.

Alternativamente i porti ovvero i terminalisti dotati di una pesa certificata potranno far entrare il container **sprovvisto** di **VGM** offrendo al proprio interno il servizio di pesatura ed evitando così ingorghi e attese che possano congestionare il traffico degli stessi.

» *segue…*

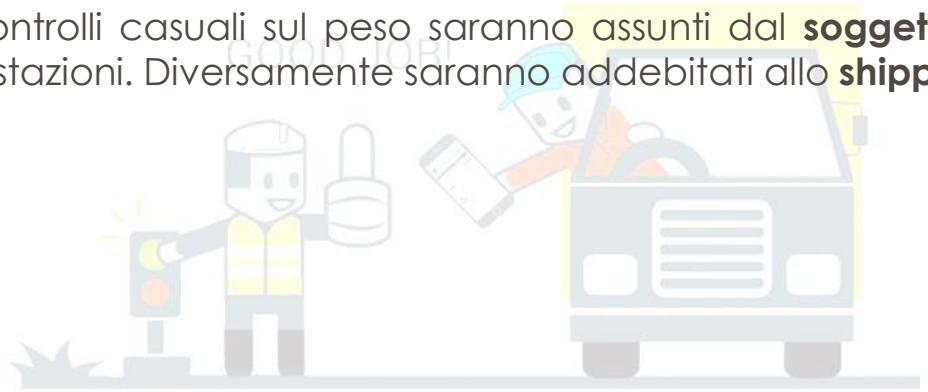
4. Controlli & verifiche

Svariati carichi trasportati in container possono subire modifiche naturali della loro massa dal momento del confezionamento e pesatura al momento della consegna. Così il valore di **tolleranza** da utilizzare in sede di eventuali **controlli** e **verifiche** effettuati dopo la pesatura è per ciascun contenitore pari a ± **3%**.

» *E nel periodo transitorio ?*

Dal 1 luglio 2016 al 30 giugno 2017 potranno essere utilizzati anche strumenti di misura diversi da quelli regolamentari, purché l'errore massimo non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati con analoghe caratteristiche metrologiche e, comunque, non sia superiore a ± 500 kg.

Gli **oneri** relativi ai controlli casuali sul peso saranno assunti dal **soggetto accertatore** se condotti senza contestazioni. Diversamente saranno addebitati allo **shipper**.



4.1 Sanzioni

Salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave reato, ogni riscontrata **irregolarità** nello ***shipping document*** (dichiarazione **VGM**) potrà essere considerata, qualora se ne verifichino le condizioni, elemento **penalmente rilevante** a carico dello **shipper** ai sensi dell'articolo **483** del **codice penale**.

Nel caso di imbarco di un contenitore privo di dichiarazione **VGM**, il **comandante** della nave ed il **terminalista** potranno rispondere della loro condotta ai sensi dell'articolo **1215 e 1231 cod. nav.**

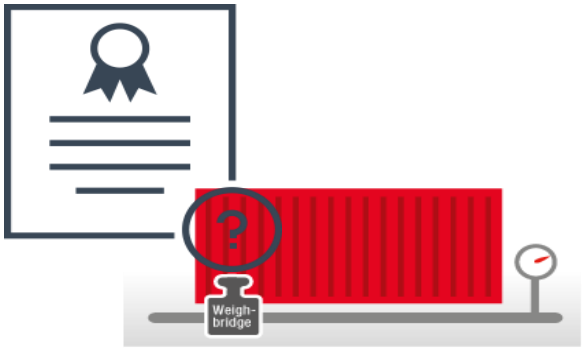
5. Glossario

«Strumenti regolamentari»

Gli **strumenti regolamentari ammessi** per svolgere una pesatura certificata devono possedere un'omologazione rilasciata da almeno una delle seguenti normative:

- Decreto legislativo 29/12/1992, n. 517 e ss.mm.ii. novellato dal D.Lgvo n.83/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della Direttiva 2014/31/UE
- Decreto legislativo 02/02/2007, n. 22 e ss.mm.ii. novellato dal D.Lgvo n. 84/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della Direttiva 2014/32/UE
- Regio decreto del 12 giugno 1902, n. 226 e ss.mm.ii. "Regolamento per la fabbricazione dei pesi, delle misure e degli strumenti per pesare e per misurare" applicabile esclusivamente agli strumenti omologati prima dell'entrata in vigore dei Decreti Legislativi di cui ai punti a) e b) ovvero non previsti dagli stessi.

Gli strumenti in questione devono essere muniti di **CONTRASSEGNO DI VERIFICAZIONE PERIODICA NON SCADUTO**.



5. Glossario

«Shipping document»

È il documento di trasporto originato dallo **shipper** per fornire, anche attraverso il raccomandatario marittimo, la massa lorda verificata del contenitore, sia al comandante della nave, o al suo rappresentante sia al rappresentante del terminalista.

La trasmissione deve avvenire sufficientemente in anticipo, per consentire l'elaborazione del piano di stivaggio: oltre al peso, i dati che identificano lo shipper, la persona autorizzata, il numero del container, data, luogo e firma.

La definizione **"sufficientemente in anticipo"**, considerando che il dato VGM è necessario per l'elaborazione del piano di carico, è lasciata alla discrezionalità operativa e commerciale delle parti di "concordare, stabilire tempistiche, processi e procedure efficaci.

n.b. non è stato previsto un modello per dichiarare/certificare la VGM, né un modello di shipping document «universale». È sufficiente quindi un documento/dichiarazione che contenga i seguenti dati:

- Shipper (azienda o persona fisica)
- Nome e cognome persona autorizzata
- VGM espressa in KG o multipli
- Numero del container
- Data luogo firma

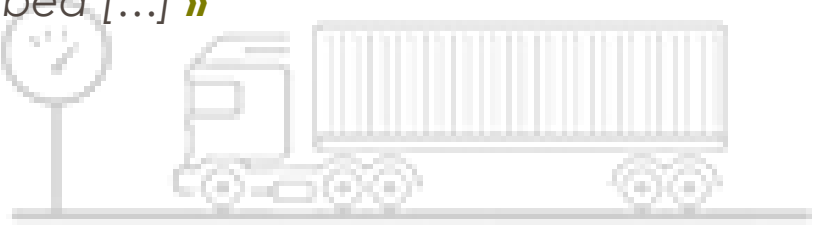
5. Glossario

«VGM – verified gross mass»

È la massa lorda verificata di un container e corrisponde al peso netto della merce, del suo imballo ed eventuale rizzaggio, sommato alla tara del container, ottenuta secondo uno dei due metodi descritti.

n.b. la VGM non deve essere confusa con il peso approssimativo indicato nel booking form o con il peso della merce indicato nella bill of lading.

« Verified Gross Mass means the total gross mass of a packed container as obtained by one of the methods described […] »



5. Glossario

«Shipper»

Non è stata prevista una definizione ad hoc del termine shipper.

Caratteristiche**:**

- È l'entità legale o individuale menzionata nel bill of lading
- Ha la responsabilità di fornire, con giusto anticipo, la VGM
- È penalmente responsabile per la falsità delle attestazioni rese nella dichiarazione di VGM
- Nel caso in cui lo shipper utilizzi una entità terza per la pesatura, rimane comunque il responsabile legale del dichiarato

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

SUGGERIMENTI & RACCOMANDAZIONI

Suggerimenti & Raccomandazioni

» Specifica sul Metodo 2 per l'ottenimento della VGM

L'utilizzo del Metodo 2 è consentito a quelle aziende in possesso di una certificazione AEO/ISO 9001 o 28000 **a patto che le procedure di pesatura siano parte della certificazione stessa**. Fino al 01 gennaio 2017 le aziende certificate AEO o ISO che **non** hanno una procedura specifica per la pesatura, sono comunque autorizzate alla certificazione del peso VGM con il Metodo 2, **purché dimostrino di aver avviato il processo di integrazione della certificazione includendo il processo di pesatura**. La dichiarazione di ciò dovrà essere inclusa nella comunicazione pec al Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

» Specifica sullo shipping document

Lo shipping document contenente la VGM deve essere compilato dal mittente/venditore solo per contenitori completi.

» Specifica vendite internazionali

In caso di triangolazioni, il soggetto tenuto alla compilazione sarà lo shipper indicato nel bill of lading.

» Esempio…

SHIPPER TEDESCO / **CONSIGNEE** CINESE / **PARTENZA** MERCE (LUOGO DI CARICO CONTAINER) / **FORNITORE** ITALIANO

VGM → SHIPPER TEDESCO

» Segue…

Suggerimenti & Raccomandazioni

» I vantaggi di vendere CIF e comprare FOB

Premessa

Nelle trattative di acquisto/vendita per merci acquistate/vendute all'estero occorre sempre avere chiaro chi deve occuparsi del trasporto e su chi gravano i relativi costi e responsabilità.
Per regolamentare i termini di vendita su base internazionale sono state redatte le condizioni INCOTERMS, rivedute e semplificate nella loro versione del 2010.
Tra il primo (EXW - EX WORKS) e l'ultimo (DDP - DELIVERED DUTY PAID) esistono altri 10 tipi di accordo intermedi, di cui i due più utilizzati nella prassi commerciale internazionale sono i termini di resa FOB e CIF.
La differenza sostanziale tra i due sta nel NOLO MARITTIMO: nel caso del FOB il nolo lo paga chi compra; nel caso del CIF il nolo lo paga chi vende.

Cosa significa?

Che chi controlla la componente di nolo può incidere, anche in maniera determinante, sull'ammontare degli altri costi di trasporto (luogo d'origine-porto-destinazione)

»Segue...

Suggerimenti & Raccomandazioni

» I vantaggi di vendere CIF

I vantaggi del termine di resa CIF sono evidenti soprattutto nelle **esportazioni**.

Il venditore mantiene il controllo della spedizione e può scegliere, incaricando il suo spedizioniere di fiducia, la soluzione a lui più congeniale sia dal punto di vista economico sia dal punto di vista operativo.

Potrà infatti scegliere il vettore più adatto e curare tutta la parte documentale, assicurandosi che passaggi chiave (come la compilazione delle polizze di carico) siano seguiti direttamente da lui.

Il suo cliente dall'altro lato si vedrà semplificata la ricezione della merce, attribuendo a questa e al venditore un valore più alto e ponendo le basi per una possibile fidelizzazione tra le parti.

» I vantaggi di comprare FOB

Il termine FOB può essere più vantaggioso in caso di **importazioni**.

Il compratore infatti non potrebbe comunque curare a distanza tutte le operazioni all'origine, ed è pertanto più opportuno che queste siano a carico del venditore.

Dall'altro lato, il compratore potrà scegliere la soluzione più conveniente per la tratta e tenere sotto controllo la documentazione e le operazioni di scarico, senza ricevere le informazioni all'ultimo momento ed avendo costi chiari e definiti.

» e la dichiarazione della VGM chi la compila?

In teoria il venditore, in pratica sarà sempre e comunque lo shipper indicato nel bill of lading a dover adempiere a tale obbligo.

ringraziamenti

Stefania Gentili, Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Oreste Spadoni, A.S.C. Agenti Spedizionieri Civitavecchia S.r.l.

SHIPPERS.
ARE YOU
READY?

UNINDUSTRIA
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI E DELLE IMPRESE
ROMA • FROSINONE • LATINA • RIETI • VITERBO

PORTI di ROMA e del LAZIO