

## INTRODUZIONE

Gli emendamenti alla normativa Solas che rendono obbligatoria la verifica della pesatura dei container a cura del caricatore (shipper) usando attrezzature calibrate e omologate, sono stati adottati dall’IMO a novembre 2014 ed **entreranno in vigore a partire dal primo luglio 2016 (Vessel Loading Date)**. Tutti gli stati che hanno aderito alla SOLAS si sono impegnati a implementare gli emendamenti nelle rispettive giurisdizioni.

L’entrata in vigore di questi emendamenti avrà un impatto sostanziale sull’operatività tra le parti coinvolte nella movimentazione dei container via mare e nella catena logistica terrestre.

Le nuove disposizioni, in estrema sintesi, dispongono che **lo shipper (il soggetto indicato nella polizza di carico)** debba verificare la massa lorda del container trasportato (Verified Gross Mass) e che la stessa sia trasmessa (insieme alle istruzioni polizza o con messaggio separato) al comandante della nave (tramite il raccomandatario) 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.

Lo shipper può ottenere la Verified Gross Mass attraverso due metodi:

- **Metodo 1:** Lo shipper, ad imballaggio concluso, pesa il container imballato e sigillato.
- **Metodo 2:** Lo shipper - o una terza parte da lui incaricata - può pesare i singoli elementi da caricare sommandoli alla tara del contenitore in accordo alle seguenti fasi:
  - o **Fase 1** - pesatura dei packages e cargo items: il peso dei singoli packages e cargo items è determinato dalle relative certificazioni. Nel caso in cui il peso non possa essere desunto univocamente dalla documentazione, dovrà essere determinato dallo shipper attraverso la pesatura con attrezzature certificate e calibrate;
  - o **Fase 2** - pesatura dei pallets, securing materials e dunnage: il peso è determinato attraverso informazioni prodotte dal fornitore;
  - o **Fase 3** - determinazione della tara del container: lo shipper deve determinare la tara del contenitore (rifacendosi alla CSC Plate)

La sommatoria dei pesi ottenuti nelle fasi di cui sopra costituisce la verified gross mass del contenitore.

In entrambi i metodi gli strumenti di pesa utilizzati devono rispettare gli standard di accuratezza e i requisiti dello Stato in cui le attrezzature vengono usate.

Per poter pesare il container con il metodo 2, lo shipper dovrà possedere una certificazione UNI/EN/ISO 9001 e UNI/EN/ISO 28000, oppure essere un operatore economico autorizzato (AEO).

In caso di container LCL, il consolidatore può certificarsi per pesare secondo metodo 2, oppure pesare il contenitore, una volta sigillato, con metodo 1, usando una pesa certificata.

Anche in caso di prese di carico sarà lo spedizioniere, in quanto shipper, a dover recuperare tutti i documenti inerenti il peso della merce (anche in caso di discordanza).

## A CHE PUNTO SIAMO IN ITALIA

L’IMO, con circolare MSC 1/1475/2014, ha diramato le linee guida per armonizzare a livello internazionale l’applicazione dei nuovi emendamenti, che ogni Stato deve implementare per proprio conto.

In Italia, **l’Autorità competente per l’implementazione degli emendamenti SOLAS è il Comando Generale delle Capitanerie di Porto**. La bozza delle linee guida italiane è stata discussa il 10 febbraio

2016 intorno a un tavolo tecnico a cui hanno partecipato tutti gli operatori logistici, rappresentanti del MIT (Ministero dei Trasporti) del MISE (Ministero dello Sviluppo Economico) e dell’Agenzia delle Dogane. Federagenti era presente con i rappresentanti della Commissione Container.

**Il Comando Generale dovrebbe emanare le linee guida definitive entro fine febbraio/inizio marzo.**

### **COME VERRA’ REGOLAMENTATA LA PESATURA IN ITALIA**

Secondo quanto discusso fino ad adesso:

- *DOCUMENTO DI ACCOMPAGNAMENTO*

Lo Shipper dovrà emettere un documento che attesti la Verified Gross Mass, da passare al Comandante della nave e al terminal, attraverso il raccomandatario marittimo, per predisporre il piano di stivaggio. Per le informazioni in nostro possesso, Fiata (l’associazione internazionale degli spedizionieri) ha redatto un fax-simile di documento di accompagnamento cartaceo. Per tutti i soggetti che, al contrario, usano sistemi informatici, pare che INTRA stia elaborando un nuovo prodotto, che consenta di trasmettere la scansione del certificato di pesatura insieme alle istruzioni di polizza (il servizio dovrebbe essere a pagamento).

**Durante la riunione al Comando Generale si è stabilito che in ogni caso il documento dovrà essere unico e uguale per tutti i porti italiani.**

- *TOLLERANZA SUL PESO*

La normativa SOLAS non permette nessuna tolleranza sul peso, ma lascia che ogni Paese determini la propria soglia di tolleranza, se lo ritiene. In Italia, secondo quanto a nostra conoscenza, **il Comando non specificherà nulla nel decreto di emanazione delle linee guida, salvo regolamentare questo aspetto con una circolare esplicativa in un secondo momento. La tolleranza ammessa sugli strumenti di pesa dovrebbe essere  $\pm 5\%$  ma solo ed esclusivamente in relazione a una eventuale verifica del peso del contenitore (terminal – dogana, ecc).**

- *QUANDO VERRA’ EFFETTUATA LA PESATURA*

Secondo quanto richiesto da Assiterminal e Assoporti, la pesatura dei container dovrebbe avvenire, a partire dal luogo di caricazione dei container e relativa spedizione, prima che gli stessi arrivino in porto, onde evitare congestionamenti delle aree portuali e delle limitrofe aree urbane, appesantimenti nell’operatività dei terminal ed extra costi.

**Assiterminal quindi suggerirà a tutti i suoi associati di non accettare i contenitori destinati all’imbarco se sprovvisti di pesatura verificata, comunicando per tempo la decisione agli operatori e ai caricatori (come già fatto per esempio da PSA Voltri-Pra’ con nota 24/15/PF/sc del 6 novembre 2015).**

- *QUALI SONO LE PESE CERTIFICATE*

Il peso del container (o la merce da riporre nel container) devono essere verificati mediante una pesa certificata. Secondo Fedespediti, in Italia non è consigliabile cercare di ottenere una lista delle pesa esistenti sia perché occorrerebbero anni per avere una risposta adeguata sia perché non sarebbe possibile tenere aggiornato l’elenco.

Per sapere quali pesa sono in possesso dei requisiti per poter emettere un peso certificato basta seguire i criteri di legge (Italiana) che consistono in un’approvazione CE da parte di un organismo notificato

(<http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/component/content/article?id=2029694:sistema-di-garanzia-della-qualita> ) oppure, in alternativa, il fabbricante che dispone di un sistema di garanzia di qualità della produzione può ottenere la concessione di conformità metrologica, cioè il potere di autocertificare la pesa e di emettere “Dichiarazione di conformità metrologica”.

La pesa inoltre deve sempre essere, per poter essere utilizzata come strumento metrico legale, sottoposta a verifica periodica (ogni 3 anni o a ogni riparazione che comporta rimozione di sigilli) ai sensi del DM 182/2000.

- *SANZIONI*

Al momento il Comando Generale non si è espresso sull’argomento.

- *RO/RO*

I carichi su semirimorchi e autotreni sono esclusi dalla normativa. Il certificato di peso verrà richiesto solo in caso di container caricati su pianali, quando la nave non è impegnata in viaggi internazionali brevi (non più di 600 miglia dall’ultimo porto toccato e il porto di destinazione).

- *TEMPISTICHE*

È stato chiesto al Comando Generale di rendere operative le linee guida almeno 15 giorni prima l’entrata in vigore ufficiale, per riuscire ad avere un periodo di rodaggio sufficiente.

- *CIRCOLARI ESPLICATIVE*

Una volta approvato il decreto, dovranno essere emanate alcune circolari esplicative per dubbi e chiarimenti, tra cui: come comportarsi con navi che trasportano container di Paesi non aderenti all’IMO e come comportarsi con i container in transhipment, dove il raccomandatario nel reimbarco può diventare shipper.

## **COSA SUCCEDDE ALL’ESTERO**

Da alcuni articoli usciti sulla stampa internazionale sembra che alcuni Paesi stiano chiedendo all’IMO una proroga all’entrata in vigore degli emendamenti SOLAS sul peso certificato.

A quanto risulta a Fonasba, l’associazione internazionale dei broker e degli agenti marittimi, la richiesta di proroga degli shipper statunitensi è stata ufficialmente rifiutata dalla Guardia Costiera americana.

Sulle voci, invece, di una possibile richiesta russa di proroga, l’IMO, interpellato da Fonasba, dichiara di non essere in possesso di alcuna richiesta ufficiale da parte di Paesi aderenti alla SOLAS. Inoltre, specifica che **ogni paese aderente alla SOLAS ha la facoltà di chiedere una proroga all’implementazione degli emendamenti per un periodo di un anno, ma che la proroga verrebbe accordata solo su navi battenti bandiera del Paese richiedente e non su quelle battenti bandiera straniera che toccano porti di quel Paese.**

Quindi, nel caso la Russia facesse richiesta ufficiale di proroga all’IMO, tutti i container imbarcati a bordo di navi battenti bandiera russa non avranno l’obbligo di avere un certificato di peso, mentre tutti i container imbarcati a bordo di navi battenti bandiera straniera, anche negli stessi porti russi, dovranno essere accompagnati da un certificato di peso per poter essere imbarcati.