



AI DIRETTORI DELLE  
ORGANIZZAZIONI CONFEDERATE

LORO SEDI

Roma, 17 giugno 2016

**OGGETTO: Convenzione internazionale SOLAS 74 – Obbligo di dichiarazione della VGM (Verified Gross Mass)**

Dal 1° luglio, come noto, sarà obbligatorio pesare i container destinati all'export prima dell'imbarco sulle navi, inviando il dato del VGM - *Verified Gross Mass* (somma della tara del container e del relativo contenuto) al comandante della nave ed al terminalista.

La Regola VI/2 della Convenzione internazionale SOLAS 74, come modificata dalla Risoluzione MSC 380(94), prevede tale adempimento a carico del soggetto c.d. *Shipper*, indicato nella polizza di carico<sup>1</sup>.

Ai fini della corretta individuazione dello *Shipper* – facendo seguito alle nostre comunicazioni dei mesi precedenti – occorre sottolineare, innanzitutto, che l'obbligo di pesatura rappresenta un adempimento inerente il contratto di trasporto e, ovviamente, non può che gravare sui soggetti che di esso ne sono parte o, eventualmente, dagli stessi delegati.

Molte imprese stanno ricevendo in questi giorni comunicazioni da parte di spedizionieri, nelle quali viene data per scontata l'interpretazione che spetti esclusivamente alle imprese venditrici/esportatrici l'obbligo di pesatura dei container per l'indicazione del VGM, nonché di pesare i singoli colli nel caso di *groupage*, comunicando poi il peso allo spedizioniere con espressa manleva da ogni responsabilità.

A tal riguardo, si evidenzia che l'interpretazione resa dagli spedizionieri del termine *Shipper* è errata e strumentalmente ordinata ad evitare obblighi chiaramente a carico degli stessi, non corrispondendo al dato letterale né della Convenzione Internazionale SOLAS 74 né delle Linee Guida (D.D. 447/201) e della successiva Circolare esplicativa n. 125/2016 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

In questi ultimi documenti, il Comando ha difatti specificatamente individuato lo *Shipper* con lo spedizioniere e nella successiva circolare – rilevando che la figura dello spedizioniere vada riferita a quella di *Shipper* prevista dalla disciplina internazionale – ha anche chiarito che nella realtà nazionale e nella maggioranza dei casi (citando un dato del 90%) lo *Shipper* risulta essere effettivamente lo spedizioniere.

./.

<sup>1</sup> IMO Guidelines (International Maritime Organization), Maritime Safety Committee, 1/Circ. 1475 9 June 2014: art. 2.12.2: "*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 in whose in behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company.*"



Si osserva, infatti, che in ambito commerciale la vendita può essere diversamente caratterizzata sulla base di specifiche clausole. Le clausole che risultano principalmente utilizzate – elemento che conferma la correttezza dell'impostazione del Comando Generale del Corpo della Capitanerie di Porto di cui sopra – sono quelle di resa EXW (*ex work*) o F.C.A. (*free of carrier*).

In via generale, in tali modalità di vendita il trasporto è a carico ed a rischio dell'importatore. L'impresa venditrice/esportatrice non è quindi parte del contratto di trasporto ed ha solo l'obbligo di consegnare la merce nel punto convenuto nel contratto di vendita. Non essendo parte del contratto di trasporto, l'impresa venditrice/esportatrice non può evidentemente essere soggetta alle relative obbligazioni contrattuali – conseguenza logica ancor prima che giuridica – e non può essere qualificata come *Shipper* (salva sua diversa volontà) e quindi tenuta a procedere alla pesatura dei container al fine della dichiarazione del VGM.

È, infine, opportuno un ulteriore chiarimento nelle ipotesi di spedizioni basate sul cd. *groupage*, con cui, a seguito della raccolta di singoli colli di merce presso più imprese da parte dello spedizioniere, il carico totale viene poi consolidato in un container. In questo caso l'obbligo di dichiarare il VGM non potrà che essere ovviamente a carico del soggetto consolidatore, ossia lo spedizioniere, unico soggetto in grado di indicare la tara del container, il peso del materiale necessario per la spedizione (ad es. materiale di imballaggio o di rizzaggio) ed il peso totale dei singoli colli di merce consolidati.

Le imprese venditrici/esportatrici non sono quindi obbligate alla pesatura preventiva dei singoli colli ed alla comunicazione del relativo peso al consolidatore/spedizioniere ai fini della dichiarazione di VGM, come richiesto nelle recenti comunicazioni inviate alle imprese da parte di alcuni spedizionieri, spettando solamente a questi ultimi soggetti, o sotto la loro responsabilità, l'obbligo della pesatura del container e comunque della successiva comunicazione del VGM al comandante ed al terminalista.

Alla luce di quanto sopra, invitiamo le imprese venditrici/esportatrici a non sottoscrivere – salvo una diversa volontà ed in tal caso prestando comunque la massima attenzione – procure, deleghe e/o contratti in cui esse si assumano la responsabilità di dichiarare il VGM laddove esse non siano qualificabili come *Shipper*, nonché eventualmente a indirizzare (o a re-indirizzare) la loro scelta su spedizionieri che garantiscono, direttamente o comunque sotto la loro responsabilità, il servizio di pesatura.

Tutto ciò premesso, gli eventuali oneri derivanti dalla pesatura restano ovviamente nella libertà contrattuale delle parti interessate, le quali si regoleranno nel modo che riterranno reciprocamente più conveniente.

Con richiesta di dare la più ampia diffusione della presente alle imprese associate, si inviano i migliori saluti.

IL DIRETTORE  
PER LE POLITICHE INDUSTRIALI

Andrea Bianchi