

Convenzione SOLAS 74 Cap VI, Parte A, Regola 2

La sfida: Nuovi standard di sicurezza, nuovi strumenti e nuove criticità giuridiche ed operative.

*SOLAS (Safety of life at Sea) è una Convenzione Internazionale redatta dalla IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) volta a tutelare la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

*L'IMO è intervenuta con la propria Risoluzione MSC 380 (94) del 21 novembre 2014 al fine di emendare la Convenzione SOLAS 74 Regola VI/2

Ad oggi

Capitolo VI - Regulation 2- Cargo Information

- * Lo shipper doveva fornire al Comandante o ai suoi rappresentanti le opportune informazioni sul carico **con sufficiente anticipo sulle operazioni di caricazione**. Tali informazioni dovevano essere confermate per iscritto e da documentazione di trasporto appropriata **prima delle operazioni di caricazione a bordo**.
- * Le informazioni sul carico includevano:
 - * per general cargo e merce trasportata in unità cargo una **descrizione generale** del carico, il **peso lordo** del carico o dell'unità cargo ed ogni proprietà specifica rilevante del carico;
 - * per merci alla rinfusa solide, le informazioni richieste dalla **sezione 4 del codice IMSBC**;
 - * per merci alla rinfusa non classificate in conformità con le previsioni del Codice IMDG, caratterizzate da proprietà chimiche (rischio), in aggiunta alle informazioni precedenti, dovrà fornire le **informazioni relative alle proprietà chimiche**.
- * Prima della caricazione a bordo delle unità di carico, lo shipper doveva assicurare che il peso lordo di tali unità **fosse conforme al peso lordo dichiarato** nei documenti di trasporto.

- * 1 The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information on the cargo sufficiently in advance of loading to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage of the cargo to be put into effect. Such information * shall be confirmed in writing† and by appropriate shipping documents prior to loading the cargo on the ship.
- * 2 The cargo information shall include:
 - * 1 in the case of general cargo, and of cargo carried in cargo units, a general description of the cargo, the gross mass of the cargo or of the cargo units, and any relevant special properties of the cargo. For the purpose of this regulation the cargo information required in sub-chapter 1.9 of the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, adopted by the Organization by resolution A.714(17), as may be amended, shall be provided. Any such amendment to sub-chapter 1.9 shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter 1.
 - * 2 in the case of solid bulk cargo, information as required by section 4 of the IMSBC Code.
 - * 3 in the case of a bulk cargo not classified in accordance with the provisions of the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1, but which has chemical properties that may create a potential hazard, in addition to the information required by the preceding subparagraphs, information on its chemical properties.
 - * 4 Prior to loading cargo units on board ships, the shipper shall ensure that the gross mass of such units is in accordance with the gross mass declared on the shipping documents.

Gli emendamenti dal 1 luglio 2016

SOLAS Capitolo VI, Regola 2, paragrafo 6 - Linee guida del IMO

- * Prima che un contenitore imballato e sigillato venga caricato a bordo, il suo peso deve essere verificato dallo Shipper tramite pesatura.
- * Dal 1 luglio 2016, questa procedura sarà obbligatoria e la sua inadempienza sarà considerata una violazione delle regole SOLAS.

Regulation 2 - Cargo information

*The following new paragraphs 4 to 6 are added after existing paragraph 3:

"4 In the case of cargo carried in a container*, except for containers carried on a chassis or a trailer when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages as defined in regulation III/3, the gross mass according to paragraph 2.1 of this regulation shall be verified by the shipper, either by:

1 weighing the packed container using calibrated and certified equipment; or

2 weighing all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other securing material to be packed in the container and adding the tare mass of the container to the sum of the single masses, using a certified method approved by the competent authority of the State in which packing of the container was completed.

5 The shipper of a container shall ensure the verified gross mass** is stated in the shipping document. The shipping document shall be:

1 signed by a person duly authorized by the shipper;

2 submitted to the master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance, as required by the master or his representative, to be used in the preparation of the ship stowage plan***.

6 If the shipping document, with regard to a packed container, does not provide the verified gross mass and the master or his representative and the terminal representative have not obtained the verified gross mass of the packed container, it shall not be loaded on to the ship."

** The term "container" should be considered as having the same meaning as defined and applied in the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended, taking into account the Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (MSC/Circ.860) and the Revised Recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC.1/Circ.138/Rev.1).*

*** Refer to the Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo (MSC.1/Circ.1475).*

**** This document may be presented by means of EDP or EDI transmission techniques. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name, in capitals, of the person authorized to sign."*

Quali sono le principali aree di intervento e le definizioni più rilevanti

- * Verified gross mass: il peso lordo totale di un container imballato e sigillato ottenuto mediante uno dei metodi descritti nella Sezione 5 delle International Maritime Organization (IMO) Guidelines
- * Competent authority: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e/o il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e/o la Guardia Costiera
- * Weight Station: punti/società di pesatura iscritte in appositi registri delle C.C.I.A.A. e in possesso di idonea certificazione rilasciata da un organismo di certificazione riconosciuto dall'Ente unico di accreditamento attestante il sistema di qualità adottato (ISO 9001)

- * Shipper: la persona giuridica o la persona indicata su una *Bill of Lading* o una *Seawaybill* o un equivalente contratto di trasporto multimodale come *Shipper* e/o chi (o a nome e per conto di) ha concluso un contratto di trasporto con una Compagnia Marittima.
- * Lo *Shipper* può anche coincidere con il mittente vero e proprio o lo spedizioniere se essi sono identificati sul documento di trasporto come *Shipper* ed è la parte responsabile per ottenere e provvedere alla verifica del *gross mass*
- * È responsabile della verifica del *gross mass weight* quando lo spedizioniere o *BPL acts as "agent" o "principal"*

* Lo spedizioniere come "*agent*"

Shipper incaricato della verifica anche se lo spedizioniere ha imballato e sigillato il container

* Lo spedizioniere come "*principal*"

Spedizioniere incaricato della verifica nel caso in cui vi sia un contratto di trasporto con il vettore.

Lo *Shipper* e lo spedizioniere dovranno essere chiari in merito ai propri accordi ed obblighi contrattuali

- * Shipping document: documento usato dallo *Shipper* per comunicare la *verified gross mass*.
 - * Deve essere firmato dallo *Shipper* (o da persona autorizzata dallo stesso rappresentato e rilasciato al comandante o ad un suo rappresentante ed al responsabile del Terminal).
 - * Deve verificarsi l'accuratezza del calcolo del peso per conto dello *Shipper*
 - * la verifica del peso può far parte delle istruzioni alla Compagnia di navigazione o costituire una comunicazione separata
 - * Può essere elettronico

- * In ogni caso, deve essere inoltrato "*sufficiently in advance*" ossia da intendersi in un arco temporale non inferiore alle 24 h precedenti l'ETD della nave allo scopo di consentire la predisposizione dello *stowage plan*

Determinare il *verified gross mass*

* Metodo n. 1:

- * *Lo Shipper*, una volta riempito il container, provvede alla pesatura del container imballato e sigillato con l'utilizzo di attrezzature calibrate e certificate
- * la documentazione presentata a cura dello *Shipper* dovrà essere rilasciata da una *Weight Station* e dovrà essere corredata dei dati della *Weight Station* stessa, ivi compresi gli estremi della certificazione in loro possesso

* Metodo n. 2:

* *Lo Shipper* provvede alla pesatura dei/di/del:

singoli colli + materiale di imballaggio + container vuoto

La sommatoria dei pesi ottenuti determina la *verified gross mass* di un *container*

(è riconosciuta quale accettabile una discordanza tra il reale peso del container e la verified gross mass certificata di +/- 3%)

Quale è stata la necessità di implementare le norme SOLAS?

La sicurezza in mare - I sinistri

Esempi: “MOL Comfort” 2013-“MSC Napoli 2007”

Il 17 gennaio 2007, nella Manica, la M/n “MSC NAPOLI” affrontava un grosso problema a causa delle condizioni meteorologiche avverse.

In data 18 gennaio 2007 avvenne la rottura dello scafo; circa 660 contenitore stivati in coperta, erano stati pesati, di questi 137 (circa il 20%) pesavano 3 tonnellate in più del peso dichiarato;

La maggiore discrepanza raggiungeva le 20 tonnellate;

Il peso totale dei 137 contenitori era maggiore di 312 tonnellate rispetto al manifesto di carico (rapporto investigativo dello UK Marine Accident Investigation Branch (MAIB)).

Recepimento in Italia

- * Comando generale delle capitanerie quale organo di controllo (“Competent Authority”)
- * Decreto dirigenziale 447/2016 del 5 maggio 2016 pubblicato sulla G.U N. 110 del 12 maggio 2016
- * Le irregolarità riscontrate nello *shipping document* (dichiarazione VGM) potranno essere considerate elementi penalmente rilevanti in capo allo shipper ai sensi dell’art. 483 del Cod. Pen. o, nel caso di imbarco di un contenitore privo di VGM, a carico del Comandante della Nave ai sensi dell’art. 1215 Cod. Nav. E a carico del terminalista ai sensi del art. 1231 Cod. Nav.

Criticità

- * Rischio di congestionamento delle banchine portuali
- * Tempistiche di inoltro dei containers al terminal portuale.
- * Definire gli strumenti idonei e regolamentari per la pesatura
- * Investimento sugli strumenti di pesatura
- * Aumento delle tariffe
- * Disciplina delle responsabilità tra i soggetti della filiera logistica
- * Modifiche ed aggiornamenti contrattuali
- * Aumento dei contenziosi
- * Problematiche relative ai carichi abbandonati

Explanatory notes and information sources

***IMO**: The International Maritime Agency. A United Nations specialised agency that maintains a comprehensive regulatory framework for shipping.

www.imo.org.

List of IMO Member States

www.imo.org/en/About/Membership/pages/MemberStates.aspx

***SOLAS**: The International Convention for the Safety Life at Sea (SOLAS) is a maritime safety treaty. It ensures that ships flagged by signatory States comply with minimum safety standards in construction, equipment and operation.

***CSC**: The international Convention for Safe Containers (CSC) was finalised in 1972 in response to the rapid increase in the use of freight containers and the development of specialised container ships. It took effect 1977 and applies to containers of a prescribed minimum size having corner fittings (devices which permit handling, securing or stacking).

***DSC**: Dangerous Goods Sub-Committee of the IMO (now known as the CCC Carriage of Cargos and Containers

***WSC**: The World Shipping Council. A body representing approximately 90% of the global liner ship capacity

www.worldshipping.org/

***ICS**: The International Chamber of Shipping is the principle international trade association for merchant ship-owners and operators.

www.ics-shipping.org

**Grazie per
l'attenzione**

The International Propeller Club - Port of Genoa
- 14th June 2016

