

SOLAS VGM

ALESSANDRO PITTO | PROPELLER CLUB GENOVA | 14 GIUGNO 2016



BACKGROUND

- L'IMO (International Maritime Organization) l'Organizzazione marittima internazionale - è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite con la responsabilità per la sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi.
- La SOLAS, acronimo di Safety of Life at Sea è una convenzione internazionale dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare.

DENEB - ALGECIRAS

June 2011: Container ship Deneb in Algeciras: The ship in this picture suffered a significant stability incident. A review after the incident found that out of the 168 containers on the load list, 16 – or roughly 1 out of 10 – containers had actual weights far in excess of the declared weights. The actual weights exceeded the declared weight in a range from between 1.9 times as much as the declared weight to as much as 6.7 times the declared weight. The total, actual weight of these 16 containers was more than 278 tons above their total, declared weight of about 93 tons or 4 times higher than their declared weight.





MSC NAPOLI

January 2007: MSC Napoli: "Ab312 tonnes heavier than on the cargo manifest" (Source: "Report on the investigation of the structural failure of MSC Napoli", U.K. Marine Accident Investigation Branch, Report 9/208, April 2008, p.28). out 660 containers stowed on deck, which had remained dry, were also weighed. The weights of 137 (20%) of these containers were more than 3 tonnes different from their declared weights. The largest difference was 20 tonnes, and the total weight of the 137 containers was 312 tonnes heavier than on the cargo manifest"

P&O NEDLLOYD GENOVA

January 2006: P & O Nedlloyd Genoa: Overweight containers contributed to this incident. "The declared weight of a container provided by the shipper and used for all stow planning and onboard stability purposes can, if inaccurate, cause major discrepancies between actual and declared weights. Furthermore, incorrect weight can result in stack overload and the application of excessive compression and racking forces on containers and their lashings. Although there are no financial gains to be made by the shipper who declares less than actual weight, the industry acknowledges that over-weight containers are a problem. However, as yet this has not justified a requirement for compulsory weighing of containers prior to loading" 2011:





HUSKY RACER

container feeder HUSKY RACER at Bremerhaven on 2 Oct. 2009 • containers on deck had been unlashd upon arrival • discharge started from holds upon ships request (repair intended) • the consequence was a reduced stability • heavy rolling of the ship occurred, when discharge from deck in outside position started • 26 containers toppled, 18 containers were lost overboard

the top containers in 7 stacks were shown as empty in the stowage plan • in the Bills of Lading the cargo inside each of these containers was declared by the shipper to have a mass of 28000 kg • the stowage plan was prepared based on preliminary masses declared at the stage of cargo booking, not based on the masses finally declared by the shipper • the figures in the booking system were used to plan the loading of the ship

EMENDAMENTO SOLAS VGM

(CAP VI, PARTE A, REGOLAMENTO 2 – RISOLUZIONE MSC 380/94 adottata Nov. 2014)

- Per garantire la sicurezza della nave, la sicurezza dei lavoratori, sia a bordo delle navi che a terra, la sicurezza del carico e la sicurezza complessiva in mare, la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), come modificato, prevede al capitolo VI , parte a, regolamento 2 che la massa lorda dei containers deve essere verificata prima dello stivaggio a bordo della nave.
- Lo scopo delle linee guida emanate dall'IMO il 9 giugno 2014 è quello di stabilire un approccio comune per l'attuazione e l'applicazione dei requisiti SOLAS per quanto riguarda la verifica della massa lorda dei containers.

**QUANDO ENTRA IN
VIGORE?**

IL 1 LUGLIO 2016 (DATA IMBARCO)



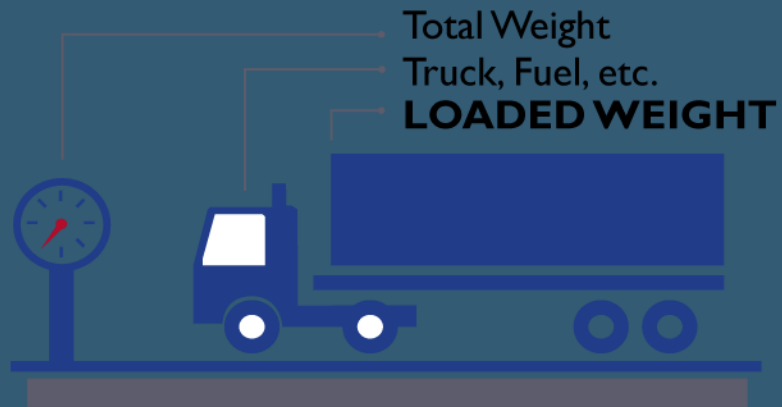
QUAL E' L'AMBITO DI APPLICAZIONE?

- I requisiti per verificare la massa lorda di un container si applicano ai containers ai quali si applica la CSC, e che devono essere stivati a bordo di una nave la cui Amministrazione è soggetta alla SOLAS.
- Con il termine container vengono inclusi tankcontainers, flat-racks, bulk containers ecc.
- Sono inoltre inclusi i containers caricati su chassis o trailer fatta eccezione quando detti containers sono condotti su una nave ro-ro che effettua viaggi internazionali brevi.
- La regola SOLAS III / 2 definisce "breve viaggio internazionale" un viaggio internazionale nel corso del quale una nave non è a più di 200 miglia da un porto o da un luogo in cui i passeggeri e l'equipaggio potrebbero essere messi in sicurezza, e che non supera le 600 miglia di distanza tra l'ultimo porto di scalo nel paese in cui ha inizio il viaggio e il porto di destinazione finale.
- Sono esclusi dall'obbligo di pesatura i containers imbarcati su navi impiegate in viaggi nazionali. I containers vuoti non sono soggetti a pesatura ad eccezione dei Tank containers sporchi.

A CHI SPETTA DETERMINARE LA VGM?

- LO SHIPPER E' RESPONSABILE DELLA MASSA LORDA VERIFICATA
- Per Shipper si intende un soggetto giuridico o persona indicata sulla polizza di carico o lettera di trasporto marittimo o equivalente documento di trasporto multimodale (ad esempio, "attraverso la" polizza di carico) come speditore e/o con il quale (o in nome o per conto del quale) è stato concluso un contratto di trasporto con una compagnia di navigazione.
- E' responsabilità dello Shipper di ottenere e documentare la massa lorda verificata di un container.

COME SI DETERMINA LA VGM? METODO 1



METHOD 1

Requires weighing the container after it has been packed

- Ad avvenuta caricazione della merce e dopo aver apposto i sigilli lo Shipper può pesare o disporre che una terza parte pesi il container. Può avvenire che venga effettuata la pesatura del veicolo + container (vuoto all'ingresso e carico in uscita con aggiunta della tara del container rilevabile dalla placca CSC). Si suggerisce inoltre l'utilizzo del Metodo 1 per pesare containers che contengono rottami e altri carichi alla rinfusa.

COME SI DETERMINA LA VGM? METODO 2



METHOD 2

Requires weighing all the cargo and contents of the container and adding those weights to the container's tare weight as indicated on the door end of the container.

- Lo Shipper (o, previo accordo del caricatore, una terza parte), può pesare tutti gli imballaggi e gli elementi di carico, compresa la massa dei pallet, del fardaggio e di altro materiale di rizzaggio e confezionamento del container e aggiungere la tara del container alla somma delle singole masse usando un metodo certificato.
- Il metodo certificato utilizzato per la pesatura del contenuto del contenitore è soggetto alla certificazione e approvazione, come stabilito dall'autorità competente dello Stato in cui il confezionamento e il sigillo del container è stato completato.
- Singoli imballi originali sigillati che hanno la massa lorda precisa delle confezioni e degli elementi di carico chiaramente ed in modo permanente marcata sulla loro superficie, non hanno bisogno di essere pesati ulteriormente quando vengono stivati nel container.



COME SI TRASMETTE LA VGM?

La massa lorda verificata del container deve essere comunicata in un documento di spedizione dallo Shipper.

Questo documento può essere parte delle istruzioni di spedizione da fornire alla compagnia di navigazione oppure una comunicazione separata (ad esempio una dichiarazione che includa un peso certificato prodotto da una stazione di pesa, che utilizza apparati calibrati, omologati e certificati, sul tragitto stradale tra la sede dello Shipper ed il terminal portuale).

In ogni caso, il documento deve chiaramente evidenziare che il peso lordo fornito è la “massa lorda verificata”. Indipendentemente dal formato, il documento deve essere firmato da persona autorizzata dallo Shipper, anche in forma elettronica o indicando in lettere maiuscole il nome della persona autorizzata a firmare.

La Commissione Economica delle Nazioni Unite per l'Europa funge da punto di riferimento per le raccomandazioni di facilitazione degli scambi e degli standard di commercio elettronico, ed anche in questo ambito è stato implementato un nuovo tipo di messaggio EDIFACT – chiamato VERMAS – Verification of Mass – che si aggiunge a tutti gli altri elementi di messaggistica previsti nei rapporti di commercio internazionale tra gli utenti coinvolti.

QUANDO DEVE ESSERE TRASMESSA?

La convenzione SOLAS non prescrive nessun termine ultimo per la presentazione da parte dello Shipper della massa lorda verificata diversa dalle informazioni che devono essere ricevute in tempo per essere utilizzate dal comandante e il rappresentante del terminal portuale nel piano di stivaggio della nave.

La finalizzazione del piano di stivaggio della nave dipenderà dal tipo di nave e dimensioni, le procedure di carico portuali locali e altri fattori operativi.

E' responsabilità della compagnia di navigazione con la quale lo spedizioniere stipula un contratto di trasporto di informare lo Shipper, a seguito di discussioni preliminari con il terminal portuale, di qualsiasi termine di tempo specifico per la presentazione delle informazioni.

CHI CONTROLLA?

- Il rispetto dei requisiti SOLAS per quanto riguarda la massa lorda verificata dei containers rientra nella competenza ed è responsabilità dei Governi dei paesi contraenti la SOLAS.
- I governi dei paesi contraenti devono verificare il rispetto di questi requisiti SOLAS.
- In Italia il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha emanato in data 05/05/2016 il Decreto Dirigenziale n. 447/2016 pubblicato su Gazzetta Ufficiale n° 106 del 12/05/2016.

SENZA VGM COSA SUCCEDE?

- Senza massa lorda verificata indicata nei documenti di trasporto il container non può essere imbarcato a bordo della nave. E poiché il contratto di trasporto è tra lo Shipper e la compagnia di navigazione, e non tra lo Shipper ed il terminal portuale, sarà lo Shipper che dovrà presentare la massa lorda verificata alla compagnia di navigazione. Sarà successivamente responsabilità della compagnia di navigazione fornire dette informazioni in anticipo al terminal per procedere alle operazioni di imbarco.

SOLAS VGM, IMPLICAZIONI OPERATIVE PER LA PORTUALITA' ITALIANA

ALESSANDRO PITTO | PROPELLER CLUB GENOVA | 14 GIUGNO 2016



LE 5 FASI DELL'ELABORAZIONE DELLA VGM

- DINIEGO (NON RIGUARDA ME)
- NEGOZIAZIONE («MA NON SI POTREBBE FARE COSI?» «NON SI POTREBBE RIMANDARE?»)
- DEPRESSIONE («QUALCOSA SUCCEDERA'»)
- ACCETTAZIONE (E' IL NOSTRO OBIETTIVO!)
- RABBIA (STIAMO LAVORANDO PER EVITARLA!)

CORRETTA INDIVIDUAZIONE DELLO SHIPPER

- POSSIBILE NASCITA DI CONTENZIOSI O PROBLEMATICHE OPERATIVE, CON RIFERIMENTO AD ESEMPIO A:
- SPEDIZIONI LCL/LCL (NON ESISTE ALCUN OBBLIGO PER GLI SHIPPERS)
- TERMINI DI VENDITA EX WORKS (NON ESISTE ALCUN RAPPORTO CONTRATTUALE CON LO SHIPPER)
- EMISSIONE DI HOUSE BILL OF LADING (PER CUI LO SPEDIZIONIERE DIVENTA SHIPPER)

ATTRIBUZIONE DELLE RESPONSABILITA'

- LA NORMATIVA CONSENTE ALLO SHIPPER DI DELEGARE LA DETERMINAZIONE DELLA VGM AD UNA TERZA PARTE
- NECESSITA' DI DEFINIRE RUOLI E RESPONSABILITA' TRAMITE DELEGA O MANDATO AD HOC
- IL MANDATARIO DEVE OPERARE SU BASE BACK-TO-BACK
- NECESSITA' PER IL MANDATARIO DI ACQUISIRE E CONSERVARE I RECORDS PER UN PERIODO DI ALMENO TRE MESI
- NECESSITA' PER LO SHIPPER

FLUSSO INFORMATIVO

- LA VGM DEVE ESSERE COMUNICATA DALLO SHIPPER AL CARRIER E DA QUESTI AL TERMINAL
- CON OGNI PROBABILITA' LO SHIPPER DELEGA LA TRASMISSIONE VGM ALLO SPEDIZIONIERE
- LA TEMPISTICA DI TRASMISSIONE E' ESTREMAMENTE RIDOTTA, SPECIE NEL CASO IN CUI IL TERMINAL ADOTTI UNA POLICY «NO VGM, NO GATE IN»
- NECESSITA' DI INFORMATIZZARE ED UNIFORMARE MODALITA' DI TRASMISSIONE DEL DATO VGM. LE PIATTAFORME INDUSTRY-WIDE SONO LA RISPOSTA GIUSTA?

QUALI SONO I NUMERI COINVOLTI?



- PORTO DI GENOVA: CIRCA 4.000 CAMION/GIORNO
- PESE DISPONIBILI: 20/25 PESE
- TEMPO PER PESATA: 10 MINUTI?
- PESATE/GIORNO POSSIBILI = 1.900/2.400? BEST CASE
- STIMA CNTR CHE VERRANNO PESATI A STABILIMENTO DALLO SHIPPER: FRA IL 5% ED IL 35%.

QUALE RISPOSTA DARE?



- REALIZZAZIONE DI STAZIONI DI PESATURA A COROLLARIO DEL PORTO DI GENOVA
- MESSA IN RETE DELLE STAZIONI DISPONIBILI (IN PORTO E FUORI)
- VALIDAZIONE DI UN PROCESSO DI PESATURA CERTIFICATO
- CREAZIONE DI UN SISTEMA INFORMATICO DI SUPPORTO, CHE CONSENTA LA PRENOTAZIONE DELLE PESATURE E LA TRASMISSIONE DEL DATO VGM A E-PORT

