

Maggiori standard di sicurezza per le navi con la nuova normativa SOLAS

di Monica Zurfluh,

Responsabile S-GE per la Svizzera italiana

e Marco Passalia,

Responsabile Servizio Export Cc-Ti

La sicurezza della navigazione per la salvaguardia della vita umana in mare sembra un tema astratto per una Nazione senza sbocco sul mare, come è il caso della Svizzera. Non va però dimenticato che il nostro Paese dispone di una flotta navale mercantile e che la sicurezza della navigazione è comunque una problematica fondamentale per l'export e il settore delle spedizioni. Con un breve excursus storico, ricordiamo che è dall'inizio del secolo scorso – dopo disastri marittimi importanti, come quello del Titanic nel 1914 – che si è sentita la necessità di creare una regolamentazione a livello internazionale che sopperisse alle carenze tecniche a favore del bene comune. È così quindi che nacque la Convenzione SOLAS, Safety Of Life At Sea, un testo per la salvaguardia della vita in mare, che venne, negli anni, continuamente aggiornato grazie alla creazione dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO). Questo accordo ha ufficializzato l'impegno di quasi tutti gli Stati del mondo a far rispettare norme minime di sicurezza alle proprie navi: paratie stagne ed ignifughe anche orizzontalmente per tutto lo scafo; strumenti per la salvaguardia della vita umana in mare; mezzi di prevenzione e spegnimento degli incendi; radiotelegrafo a bordo e funzionante. La Convenzione SOLAS nelle sue forme successive è generalmente considerata come la più importante di tutti i trattati internazionali in materia di sicurezza delle navi mercantili.

Le novità del 2016

Lo spunto storico ci fa tornare ai giorni nostri per presentare l'ultimo aggiornamento della SOLAS, entrato in vigore il 1 luglio 2016 (con un periodo transitorio di 3 mesi), che inserisce l'obbligo di dichiarare la massa lorda verificata (l'accertamento del "gross weight", definito semplicemente come "VGM", Verified Gross Mass) di ogni container prima del carico a bordo della nave. Il responsabile di tale verifica del peso del container è lo spedizioniere ("shipper") indicato sulla polizza di



carico. Il dato della VGM e i dettagli della spedizione devono essere comunicati tramite un documento redatto su carta intestata, allegando la ricevuta della pesatura. Queste informazioni dovranno essere trasmesse con sufficiente anticipo rispetto all'imbarco per la preparazione e l'attuazione del piano di stivaggio nave nel rispetto dei tempi. Il dato VGM dovrà poi essere conservato, da tutte le parti coinvolte (shipper, nave, terminalista), fino allo sbarco del singolo container e, comunque, per almeno 3 mesi. Riguardo alle tolleranze, tenendo conto anche che "svariati carichi trasportati in container possono subire modifiche naturali della loro massa dal momento del confezionamento e pesatura al momento della consegna", il livello di tolleranza è fissato in più o meno il 3% del valore scritto sul certificato.

È da sottolineare che senza questa "pesatura anticipata", il vettore marittimo dovrà rifiutare il container ma questo problema può essere risolto, nel caso in cui vi sia dell'apparecchiatura certificata, pesando il container confezionato direttamente al porto. Il vettore inoltre non avrà nessun obbligo di verifica circa la correttezza della pesatura. Tutto è quindi in mano allo spedizioniere che può comunque delegare a un soggetto terzo la responsabilità di certificare il peso del container.

La ratio della nuova norma è quindi quella di ampliare gli standard di sicurezza, evitando così problemi di sbilanciamento durante la navigazione, di stabilità durante le fasi di carico e scarico dei container nonché di un non corretto o improprio "lashing and securing" della merce a bordo. Per realizzare tale obiettivo si è quindi deciso di anticipare gli strumenti preventivi ad un momento precedente la fase di imbarco, ponendo un maggiore onere di cooperazione in capo allo "shipper".