

Rapporto Del Governo italiano sull'applicazione della Convenzione N. 27/1929 - “L’Indicazione Del Peso Dei Colli Trasportati Dalle Navi” - Anno 2025

L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 27 dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL), adottata nel 1929, mediante il Regio Decreto 8 maggio 1933, n. 676, pubblicato nella [Gazzetta Ufficiale n. 149 del 18 giugno 1933](#). Ulteriori dettagli operativi sono stati forniti nel Capo III - *Del trasporto* - , Sezione II – *Del trasporto di cose in generale* del [Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 - Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione](#), negli articoli 421, 425 e 426, i quali indicano gli obblighi del vettore, gli imballaggi e marche di contrassegno in modo che rimangano visibili fino al termine del viaggio e la consegna delle bollette doganali al vettore.

Oggi, le disposizioni della Convenzione, considerati i continui sviluppi legislativi, sono principalmente inserite nel [Codice della Navigazione](#) e nei suoi regolamenti di attuazione. Tale Convenzione, mirata a prevenire infortuni sul lavoro durante le operazioni di carico e scarico trova applicazione in tutte le attività che hanno come oggetto il trasporto dei colli via mare.

L'indicazione del peso dei colli trasportati a bordo delle navi rimane un'operazione di competenza delle imprese di spedizioni che, nel comparto del trasporto di merci, utilizzano il vettore marittimo, con l'obbligo dell'indicazione del peso sui colli pesanti trasportati con navi. L'obbligo di marcatura del peso lordo su colli di massa uguale o superiore a 1.000 chilogrammi è una norma consolidata e pienamente integrata nelle pratiche del settore marittimo-portuale italiano.

Durante le operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione della merce, gli spedizionieri hanno l'obbligo di contrassegnare i colli in modo da facilitare tali operazioni. Essi devono provvedere ad una prima accurata marcatura dei colli da spedire, marcatura che va effettuata su più facce e in modo chiaro ed inequivocabile, in modo da evidenziare:

- 1) i dati generali del mittente (denominazione, indirizzo, etc.);
- 2) il numero del collo sul totale di quelli spediti (ad esempio: collo n. 1 di 5 o semplicemente 1/5);
- 3) quantità totale dei colli spediti;
- 4) i dati generali del destinatario (denominazione, indirizzo, etc.);
- 5) luogo e data di sbarco e di scarico;
- 6) peso lordo dei colli.

Oltre alla normativa specifica sulla navigazione, i principi della Convenzione sono rafforzati dalla legislazione generale in materia di salute e sicurezza sul lavoro, attualmente consolidata nel [Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 \(Testo Unico sulla Sicurezza sul Lavoro\)](#).

Il Testo Unico, in particolare, impone al datore di lavoro una valutazione di tutti i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori, inclusi quelli derivanti dalla movimentazione manuale e meccanica dei carichi (Titolo VI). L'indicazione chiara del peso dei colli pesanti è un elemento informativo essenziale per consentire ai datori di lavoro (es. imprese portuali, compagnie di navigazione) e ai lavoratori (es. gruisti, portuali) di pianificare e eseguire le operazioni di sollevamento in sicurezza, scegliendo attrezzature adeguate (gru, imbracature) e adottando procedure corrette.

In particolare, ai sensi dell'articolo 1 della Convenzione in oggetto, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) (istituita con la legge n. 59 del 15 marzo 1997, e il successivo [decreto legislativo n. 300 del 30 luglio 1999](#)) è l'organo amministrativo di vigilanza e di controllo, con poteri anche sanzionatori, nel campo delle Dogane, Energie (oli minerali, energia elettrica, gas naturale, carbone), Alcol, Tabacchi

e assimilati e Gioco pubblico. Per quanto concerne il settore Dogane, l'Agenzia garantisce l'applicazione del codice Doganale dell'Unione Europea, che comprende tra le altre disposizioni, anche i dati dichiarati per colli di peso superiore a 1.000 kg, cosicché siano rispondenti a quanto richiesto. L'obbligo di marcatura è considerato soddisfatto quando:

- il peso è correttamente indicato nella documentazione doganale (DAU elettronico);
- è disponibile il documento di trasporto (es. *bill of lading*) riportante il peso lordo;
- è presente la documentazione VGM (*Verified Gross Mass*) per i container, secondo la [Convenzione SOLAS](#), (Organizzazione Marittima Internazionale) integrata nel circuito doganale tramite interfacce con PCS (Port Community System) portuali. Il PCS è una piattaforma digitale che consente lo scambio sicuro e automatizzato di dati e documenti tra tutti gli attori coinvolti nelle operazioni portuali, come: le autorità portuali, dogane, compagnie di navigazione, spedizionieri, terminalisti, enti di controllo con l'obiettivo di snellire le procedure doganali e logistiche, ridurre i tempi di attesa per merci e mezzi, digitalizzare e standardizzare i flussi informativi, migliorare la sicurezza e la tracciabilità delle operazioni.

La Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare è il trattato internazionale più importante in materia di sicurezza della navigazione marittima, che disciplina gli aspetti fondamentali della sicurezza per le navi che effettuano viaggi internazionali, come la stabilità, i macchinari, gli impianti elettrici, la protezione antincendio e i mezzi di salvataggio. L'obiettivo principale della Convenzione SOLAS è quello di specificare gli standard minimi per la costruzione, l'equipaggiamento e l'esercizio delle navi in maniera compatibile con la loro sicurezza.

Le verifiche ordinariamente garantite dall'Agenzia sono effettuate sulla base di un approccio basato sull'analisi dei rischi (art. 188 CDU - Codice Doganale Dell'unione Europea). Tali attività includono il controllo automatico dei dati in fase di sdoganamento (sistema AIDA - Automazione Integrata Dogane Accise), le attività di audit presso gli operatori economici e le verifiche ordinariamente condotte presso le aree portuali.

Lo stato di applicazione della Convenzione n. 27 in Italia è da considerarsi consolidato e maturo. La norma è ben nota a tutti gli operatori del settore (spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti portuali, compagnie di navigazione) e costituisce una prassi standard nelle operazioni di carico e scarico.

Si riportano, di seguito, le disposizioni e le prassi interne ad ogni titolo riconducibili a quanto previsto dalla Convenzione n. 27 dell'OIL del 1929 e integrate nel quadro normativo nazionale ed europeo:

- [Regolamento \(UE\) n. 952/2013 \(Codice Doganale dell'Unione - CDU\)](#), in particolare gli articoli 5, 6, 162, 163 e 188, che impongono l'indicazione del peso lordo all'interno della dichiarazione doganale;
- [Regolamento Delegato \(UE\) 2015/2446](#) e [Regolamento di Esecuzione \(UE\) 2015/2447](#), che disciplinano le modalità operative delle dichiarazioni doganali e la gestione delle merci nei porti e terminal doganali;
- [Direttiva 2010/65/UE](#) (digitalizzazione delle formalità marittime) sostituita dal [Regolamento \(UE\) 2019/1239](#), (*European Maritime Single Window environment*) (EMSW), che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea, che mira a creare un punto di accesso unico per tutte le informazioni relative alle operazioni marittime, semplificando ulteriormente le procedure e migliorando l'efficienza. Il Regolamento costituisce un'importante misura di ammodernamento che mira a garantire la possibilità che le informazioni correlate agli obblighi di dichiarazione possano essere fornite dalle

compagnie di navigazione in formato elettronico e soltanto una volta per ogni scalo in un porto dell'Unione. Ciò in ragione dell'ormai articolato sistema di trasporto internazionale dei container.

- Circolari e Note ADM, tra cui: Circolare n. 8/D del 2015 sull'evoluzione del sistema AIDA¹ e l'indicazione dei dati obbligatori all'interno dei tracciati, inclusi peso e volume, reperibili sul sito internet: <https://www.adm.gov.it/portale/dogane>

¹ Automazione Integrata Dogane e Accise – programma che recepisce e struttura digitalmente le informazioni obbligatorie nella fase doganale