



(p.d.c. Ufficio II - 06/59084267)
(e-mail: ufficio2.reparto6@mit.gov.it)

**Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**

**Comando generale
del Corpo delle Capitanerie di porto**

Reparto 6° - Ufficio 2° - Sezione 3ª

A VEDERE ELENCO ALLEGATO

CIRCOLARE TITOLO: "SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE"

Serie Generale: n. 125/2016

Argomento: Decreto Dirigenziale n. 447/2016 in data 5 maggio 2016 (G.U. n°110 del 12 maggio 2016) - *"Approvazione delle linee guida applicative per la determinazione della «massa lorda verificata del contenitore» (Verified Gross Mass packed container - VGM) - Regola VI/2 della convenzione SOLAS 74, emendata dalla risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014"*.

Il Comitato di sicurezza marittima dell'IMO, nel corso del MSC 94, ha adottato la Risoluzione MSC. 380(94) del 21.11.2014 attraverso la quale sono state apportate modifiche alla regola 2 del capitolo VI della Convenzione internazionale Solas 74, come emendata, la cui entrata in vigore è prevista improrogabilmente, come confermato durante il MSC96, a far data dal **1° luglio 2016**.

I principali elementi di novità introdotti dalla citata norma riguardano le informazioni sul carico e, in particolare, la cd. *"verified gross mass packed container (VGM)"* che lo *shipper (figura chiave degli emendamenti)* deve fornire prima dell'imbarco di ogni singolo container destinato a bordo delle navi, indipendentemente dalla bandiera, che scalano i porti nazionali.

In particolare, la VGM deve essere verificata mediante pesatura del container, attraverso attrezzature calibrate ed omologate, ovvero dei singoli *packages* e *cargo items*, compresi eventuali *palletts*, attraverso un metodo certificato ed approvato dalla *competent authority* del Paese dove è stato completato l'imballaggio del contenitore.

La VGM, come sopra determinata, sarà poi riportata nel cd. "shipping document" (originato dallo shipper) che dovrà pervenire al comandante della nave ed al responsabile del terminal, con sufficiente anticipo, allo scopo di consentire la predisposizione dello *stowage plan*, pena l'eventuale respingimento e, comunque, l'impossibilità di procedere all'imbarco.

Il nuovo quadro normativo, appena esposto, ha condotto questo Comando Generale – in qualità di *competent authority* – ad adottare il Decreto Dirigenziale n. 447/2016 in data 05/05/2016, pubblicato sulla G.U. n°110 del 12 maggio 2016, con allegate linee guida, che - unitamente alla MSC.1/Circ.1475 del 9 giugno 2014 "Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo" - ha lo scopo di disciplinare quegli elementi che il legislatore internazionale ha lasciato alla discrezionalità dei singoli Stati Membri.

Tutto sopra quanto premesso, questo Comando Generale è stato interessato, dai vari soggetti direttamente coinvolti nell'applicazione della normativa citata, circa alcune peculiari attività per le quali si ritiene necessario fornire elementi interpretativi per una piena, corretta ed armonizzata applicazione sia della Regola VI/2 della Convenzione *Solas 74* che dello strumento normativo nazionale.

Quanto sopra, anche alla luce di analoghe iniziative in corso di predisposizione da parte di altri Stati membri e per dare pratica attuazione all'invito raccolto, in sede IMO, durante l'ultimo Maritime Safety Committee (MSC96) tenutosi dal 10 al 20 maggio u.s..

Infine, l'acquisita esperienza internazionale, che ha visto in più occasioni il verificarsi di incidenti causati dalle non corrette modalità di riempimento dei contenitori e delle relative operazioni di rizzaggio dei colli al loro interno, suggerisce di prendere in debita considerazione, da parte dei soggetti direttamente coinvolti nel processo, anche le istruzioni fornite dal codice CTU (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) che, ancorchè obbligatorio per il solo trasporto terrestre, può costituire un validissimo ausilio per la sicurezza del trasporto marittimo in containers.

IL CAPO REPARTO
CA (CP) Luigi GIARDINO
Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 07/03/2005, n. 82



**Comando generale
del Corpo delle Capitanerie di porto
Reparto 6° – Sicurezza della navigazione**

Allegato alla Circolare Serie Generale 125/2016

Decreto Dirigenziale n. 447/2016 in data 5 maggio 2016 (G.U. n°110 del 12 maggio 2016) - *“Approvazione delle linee guida applicative per la determinazione della «massa lorda verificata del contenitore» (Verified Gross Mass packed container - VGM) - Regola VI/2 della convenzione SOLAS 74, emendata dalla risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014”.*

A. Decreto Dirigenziale n. 447/2016 in data 5 maggio 2016 pubblicato sulla G.U. n° 110 del 12 maggio 2016.

Applicazione

Il Decreto si applica ai contenitori trasportati su unità "impiegate in viaggi internazionali, ad eccezione dei contenitori imbarcati su navi di tipo Ro/Ro, impiegate in brevi viaggi internazionali¹, e nel solo caso in cui gli stessi siano trasportati su rotabili".

Ai fini di quanto sopra si intendono:

- a. per navi di tipo Ro/Ro, tutte le unità Roll-on/roll-off siano esse da carico o da passeggeri;
- b. per rotabili, i veicoli su ruote utilizzati come mezzo di trasporto dei contenitori (per esempio trailer, chassis e vagoni ferroviari);
- c. per contenitore quello che sia stato pesato in Italia, indipendentemente dal luogo in cui sia stato caricato e chiuso.

Appare opportuno ribadire che il D.D. non si applica:

- a. alle navi Ro/Ro, siano esse da carico che passeggeri, impiegate in brevi viaggi internazionali, qualora i contenitori siano imbarcati su rotabili; e
- b. alle navi impiegate in viaggi nazionali.

B. Linee guida applicative allegate al Decreto Dirigenziale e MSC.1/Circ. 1475 del 9 giugno 2014.

1. Strumenti (punto 2 delle linee guida applicative allegate al D.D. e punto 7 MSC.1/Circ.1475)

Gli «strumenti regolamentari» sono quelli in possesso della relativa omologazione rilasciata, alternativamente, ai sensi della sottototata normativa:

- a) Decreto legislativo 29/12/1992, n. 517 e ss.mm.ii. novellato dal D.Lgvo n.83/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della Direttiva 2014/31/UE;
- b) Decreto legislativo 02/02/2007, n. 22 e ss.mm.ii. novellato dal D.Lgvo n. 84/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della Direttiva 2014/32/UE;
- c) Regio decreto del 12 giugno 1902, n. 226 e ss.mm.ii. «Regolamento per la fabbricazione dei pesi, delle misure e degli strumenti per pesare e per misurare» applicabile esclusivamente agli strumenti omologati prima dell'entrata in vigore dei Decreti Legislativi di cui ai punti a) e b) ovvero non previsti dagli stessi.

¹ È un viaggio internazionale nel corso del quale una nave non si allontana più di 200 miglia da un porto, o da un luogo ove passeggeri ed equipaggio possano essere messi in salvo, e che non superi 600 miglia tra l'ultimo porto di scalo nel paese in cui ha inizio il viaggio e il porto di destinazione finale.

2. Metodi per ottenere la «massa lorda verificata del contenitore» (punto 3 delle linee guida applicative allegatae al D.D. e punto 5 MSC.1/Circ.1475) e contenitori su veicoli stradali (punto 11 MSC.1/Circ.1475)

Rientrano nel metodo 1, a titolo di esempio:

- a. la procedura descritta al paragrafo 11 della MSC.1/Circ.1475;
- b. la pesatura veicolo + container (vuoto all'ingresso e carico in uscita con aggiunta della tara del container dedotta dalla "placca CSC" rilevabile dallo stesso);
- c. rottami e altri carichi alla rinfusa caricati nel contenitore.

Ipotesi diverse rispetto a quelle sopra prospettate, potranno essere rappresentate, caso per caso, allo scrivente (ufficio2.reparto6@mit.gov.it), per le opportune valutazioni.

3. Documentazione (punto 3 delle linee guida applicative allegatae al D.D. e punti 2 e 6 MSC.1/Circ.1475)

- a. Lo "Shipping document" è il documento di trasporto originato dallo shipper per fornire, anche attraverso il raccomandatario marittimo, la massa lorda verificata del contenitore, sia al comandante della nave, o al suo rappresentante sia al rappresentante del terminalista, sufficientemente in anticipo, per consentire l'elaborazione del piano di stivaggio.
- b. La circolare MSC.1/Circ.1475 non prevede un modello per dichiarare/certificare il VGM, né identifica quale documento deve essere considerato shipping document.
- c. Alla luce di quanto sopra si ritiene che il VGM, espresso in kg o multipli di esso, debba essere contenuto, in un documento/dichiarazione contenente, tra l'altro, i seguenti dati: shipper (identificazione azienda o persona fisica), nome e cognome della persona autorizzata, n° contenitore², data e luogo, firma.

Ad eccezione del caso in cui, per la trasmissione del VGM, si utilizzi l'Electronic Data Interchange (EDI) oppure l'Electronic Data Processing (EDP), la firma apposta sullo shipping document (che può essere trasmesso con qualsiasi mezzo) può essere digitale o autografa ed in tale ultimo caso devono essere chiaramente riportati anche il nome e cognome in stampatello al fine della corretta individuazione del soggetto.

- d. Non ritenendo possibile definire la locuzione "sufficientemente in anticipo" e considerando il dato VGM necessario per l'elaborazione del piano di carico, è

² es. GRYA 109187.9

lasciata alla discrezionalità operativa e commerciale delle parti concordare, stabilire tempistiche, processi e procedure efficaci.

- e. Quanto sopra, quindi, determina che la sola acquisizione del VGM non è condizione sufficiente per l'imbarco, ma è necessaria per la successiva elaborazione del piano di stivaggio e, quindi, dell'imbarco del contenitore a cui la VGM è riferita.
- f. Non vi è alcun obbligo giuridico per il vettore o per il terminalista di confermare la ricezione del VGM comunicato dallo shipper e non vi è, altresì, alcun obbligo di comunicare la VGM all'Autorità Marittima se non su esplicita richiesta della stessa all'atto di controlli e verifiche previste al punto 6 della presente circolare.
- g. Il dato VGM dovrà essere conservato, da tutte le parti coinvolte (shipper, nave, terminalista), fino allo sbarco del singolo container e, comunque, per almeno 3 mesi.
- h. Nel caso in cui per controlli/sequestri, successivi alla prima pesatura, venga rimossa parte del carico³ dal container il dato VGM dovrà essere nuovamente ottenuto da parte dello shipper.
- i. È facoltà del terminalista o, nel caso di banchine pubbliche, dell'Autorità portuale e laddove non istituita, dell'Autorità Marittima, accettare l'ingresso, nelle aree di propria competenza, di contenitori sprovvisti di VGM. Qualora il terminalista intenda rifiutare i container sprovvisti di VGM dovrà darne comunicazione preventiva alla Capitaneria di porto ed all'Autorità portuale laddove presente.

4. Lo "shipper" (punto 2.1.12 della MSC.1/Circ.1475)

In base alla presente normativa, il soggetto giuridico che ha l'onere di ottenere e documentare la VGM è lo *shipper*, così come definito al punto 2.1.12 della MSC.1/Circ.1475. In capo a tale soggetto ricade la responsabilità di ottenere e documentare la massa lorda verificata di un contenitore anche quando delega un suo rappresentante ad acquisire la VGM per suo conto.

Con il decreto non si è ritenuto necessario prevedere una definizione *ad hoc* del termine *shipper*, rimandando, invece, pienamente a quella contenuta nella MSC.1/Circ.1475 punto 2.1.12. che resta, quindi, il termine di riferimento.

Il termine "spedizionario" (vedasi anche definizione dizionario tecnico del Mastropasqua), indicato nel D.D., fa riferimento alla realtà nazionale (il 90% delle

³ Sono esclusi i casi di rimozione di meri campioni

polizze risulta venga firmata da tale figura professionale) mentre con il richiamo in parentesi allo *shipper* si è inteso rimandare, infatti, alla definizione di cui alla circolare IMO (punto 2.1.12) per identificare la figura appropriata voluta dal legislatore internazionale.

Pertanto, qualora nel Decreto in argomento e nelle allegate linee guida viene utilizzato il termine "spedizioniere", quest'ultimo deve intendersi lo *shipper* di cui al punto 2.1.12⁴ della Circolare IMO, e, cioè il soggetto riportato alla voce "shipper" nella polizza di carico e/o nel documento di cui al punto 3 della presente circolare.

5. Certificazione per l'utilizzo del Metodo 2 per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore

Per quanto attiene il punto 4.2 delle linee guide allegate al D.D. si precisa che, con l'entrata in vigore di recentissimi emendamenti, dovrà essere considerato, invece dei Regolamenti (CE) n°648/2005 e n°1875/2006 indicati nel D.D., il Regolamento (UE) n°952/2013 del parlamento europeo e del consiglio del 9 ottobre 2013 che istituisce il nuovo codice doganale dell'unione.

Ne consegue che:

- il "*Certificato AEO – Sicurezza*" è quello denominato "*Operatore Economico Autorizzato nel settore della sicurezza*" come previsto dall'articolo 38, comma 2, lettera b) del Regolamento (UE) n°952/2013;
- il "*Certificato AEO – Semplificazioni doganali/Sicurezza*" è quello denominato "*Operatore Economico Autorizzato nel settore della semplificazione doganale*" come previsto dall'articolo 38, comma 2, lettera a) del Regolamento (UE) n°952/2013.

Fermo restando il possesso della certificazione di cui ai punti 4.1. o 4.2 delle linee guide allegate al D.D., è concesso un periodo transitorio (fino al 1 gennaio 2017) durante il quale lo *shipper* dovrà porre sotto la sorveglianza dell'organismo di certificazione anche il processo di pesatura di cui al punto 4.3 delle stesse linee guida.

Lo *shipper* che intenda pesare attraverso il metodo 2 dovrà dimostrare di possedere i requisiti di cui al punto 4 delle linee guida allegate al D.D., inviando copia, via pec (cqcp@pec.mit.gov.it), della certificazione e della visura camerale in corso di validità all'Ufficio 2 - Sezione 3.

⁴ *Shipper* means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. "through" bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company.

6. Controlli e verifiche (punto 5 delle linee guida applicative allegate al D.D.)

Svariati carichi trasportati in container possono subire modifiche naturali della loro massa⁵ dal momento del confezionamento e pesatura al momento della consegna.

Per quanto sopra, il valore di tolleranza da utilizzare in sede di eventuali controlli e verifiche effettuati dopo la pesatura, completata secondo i metodi fissati dal decreto in argomento, è per ciascun contenitore pari al $\pm 3\%$ della VGM dichiarata nello *shipping document*.

A tal fine, se la tara riportata sul contenitore o il peso del trailer o dello chassis, riportati sui documenti di circolazione siano divergenti rispetto a quelli reali, lo shipper non sarà ritenuto responsabile, salvo diversa fattispecie, dell'incorrettezza del dato VGM.

Durante le verifiche non dovranno essere considerati i contenitori imbarcati prima del 1° luglio 2016 ed in transito o soggetti a trans-shipment, dopo tale data in quanto non soggetti a pesatura (vds anche punti 8 e C.).

Gli oneri relativi ai controlli casuali sul peso saranno assunti dal soggetto accertatore se condotti senza contestazioni; in caso contrario saranno addebitati allo shipper.

L'Autorità Competente, anche attraverso la propria articolazione periferica del Corpo delle Capitanerie di porto, potrà, in ogni momento e a sua discrezione, effettuare verifiche.

7. Disposizioni transitorie (punto 7 delle linee guida applicative allegate al D.D.)

È stato previsto, a similitudine di altre Amministrazioni, un periodo transitorio – dal 1 luglio 2016 al 30 giugno 2017 – durante il quale, in deroga al principio generale, potranno essere utilizzati anche strumenti di misura diversi da quelli regolamentari, purché l'errore massimo non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati con analoghe caratteristiche metrologiche e, comunque, non sia superiore a ± 500 kg.

Il dato dovrà evincersi dalla documentazione fornita dal fabbricante dello strumento utilizzato.

Tale periodo transitorio ha lo scopo di permettere alla catena logistica di avviare, in maniera adeguata, il sistema così come determinato a livello IMO durante il MSC96 e meglio esplicitato al punto 8.

⁵ es. a causa di variazioni di umidità, di evaporazione, ecc.

8. Applicazione dei requisiti SOLAS (punto 14 della MSC.1/Circ.1475)

È possibile che *packed container* – come definiti al punto 2.1.8 della MSC.1/Circ.1475 - sprovvisti di VGM ed imbarcati su navi prima dell'entrata in vigore della norma in parola, giungano in transito in porti nazionali oppure sbarcati in attesa di trans-shipment in data successiva al 1 luglio 2016. Considerata la Circolare MSC.1/Circ.1548 (allegato 1) è consentito, fino al 1° ottobre 2016, l'imbarco (per trans-shipment) dei contenitori non muniti di VGM qualora la polizza di carico ovvero altro documento di trasporto, siano stati emessi, prima del 1° luglio 2016 e che potranno raggiungere il porto di destino in assenza di VGM.

Inoltre, i contenitori muniti di VGM, imbarcati su una nave e da questa sbarcati per trans-shipment, non dovranno essere nuovamente pesati purché il terminalista riceva il dato VGM, per il successivo imbarco.

C. Circolare MSC.1/Circ.1548

Gli ispettori di bandiera e PSC⁶ durante i controlli dovranno tenere in considerazione i contenuti della circolare in parola attraverso cui l'IMO ha previsto un periodo transitorio di 3 mesi (fino al 1 ottobre 2016) durante il quale:

1. i contenitori caricati su una nave prima del 1 luglio 2016 e trasbordati dopo il 1 luglio 2016 possano essere spediti al loro porto finale di discarica senza il VGM; e
2. venga considerata una flessibilità di tutte le parti interessate nel settore del trasporto containerizzato per perfezionare, se necessario, le procedure per documentare, comunicare e condividere le informazioni relative al VGM di cui al punto 3, lettera c. della presente circolare.

D. Sanzioni

Salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave reato, ogni riscontrata irregolarità nello shipping document (dichiarazione VGM) potrà essere considerata, qualora se ne verificino le condizioni, elemento penalmente rilevante a carico dello shipper ai sensi dell'articolo 483 del codice penale, o nel caso di imbarco di un contenitore privo di VGM, a carico del Comandante della nave ai sensi dell'articolo 1215 cod.nav. e a carico del terminalista ai sensi dell'articolo 1231 cod.nav..

⁶ Gli Ufficiali PSC dovranno, altresì, tenere in considerazione eventuali disposizioni che saranno emanate direttamente dal Segretariato del ParisMOU.

**E**

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1548
23 May 2016

**ADVICE TO ADMINISTRATIONS, PORT STATE CONTROL AUTHORITIES, COMPANIES,
PORT TERMINALS AND MASTERS REGARDING THE SOLAS REQUIREMENTS
FOR VERIFIED GROSS MASS OF PACKED CONTAINERS**

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-sixth session (11 to 20 May 2016), recalled that the amendments to SOLAS regulation VI/2, adopted by resolution MSC.380(94) and which will enter into force on 1 July 2016, introduce new paragraphs 4, 5 and 6 relating to the verification of the gross mass (VGM) of packed containers.

2 In this context, the Committee noted the concerns of Member States regarding practical aspects of compliance with the aforementioned SOLAS amendments, in particular, relating to transhipped containers and communication of VGM information, in an initial period following their entry into force.

3 The Committee agreed that Administrations and port State control authorities should adopt a practical and pragmatic approach when verifying compliance with the requirements of SOLAS regulations VI/2.4 to VI/2.6, for a period of three months after 1 July 2016, with a view to:

- .1 permitting packed containers that are loaded on a ship before 1 July 2016 and are transhipped on or after 1 July 2016 to be shipped to their final port of discharge without the VGM specified in SOLAS regulations VI/2.4 to VI/2.6; and
- .2 providing flexibility to all the stakeholders in containerized transport to refine, if necessary, procedures for documenting, communicating and sharing VGM information.

4 Notwithstanding the above, the Committee emphasized that the stability and safe operation of ships, including the safe packing, handling and transport of containers, is not limited to the provision and use of VGM information and is also covered by a number of SOLAS regulations, including SOLAS regulations VI/2.1, VI/2.2 and VI/2.3, and other IMO instruments, amongst others.

5 Member States are invited to be guided accordingly and to bring the contents of this circular to the attention of all concerned, especially port State control officers.

6 This circular will remain effective until 1 October 2016.