

Roma, 11 Aprile 2018

NOR18094

SM

Oggetto: Pesatura container prima dell'imbarco, prevista dagli emendamenti alla convenzione SOLAS 74. Nuovo decreto del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Com'è noto, dal 1 Luglio 2016 sono entrate in vigore gli emendamenti alla convenzione SOLAS 74 che, tra l'altro, hanno previsto la pesatura obbligatoria dei container prima dell'imbarco su navi impiegate in viaggi internazionali, mediante l'acquisizione della "massa lorda del container verificata" – VGM (Regola VI/2 – Verified Gross Mass – vedi, in ultimo, la nota Conftrasporto NOR17140 del 9 Giugno 2017)

Le linee guida per l'applicazione di questa novità, sono state dettate con decreto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto del 5 Maggio 2016 (n.447, pubblicato su G.U n.110 del 12 Maggio 2016), che tuttavia verranno sostituite a breve dalle nuove linee guida elaborate sempre dal Comando delle Capitanerie di Porto, una volta pubblicate in Gazzetta Ufficiale. (*)

Nel rimandare gli interessati alla lettura del provvedimento (decreto dirigenziale n. 367/2018), riportiamo il testo del comunicato stampa diffuso dal Corpo delle Capitanerie di Porto:

"Il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, in data odierna (n.d.r 9.4.u.s), ha emanato un nuovo decreto dirigenziale a firma del Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, con lo scopo di definire alcuni elementi essenziali per la pesatura dei container che imbarcheranno a bordo delle navi che approdano nei porti italiani.

Le principali novità, volte ad aumentare la sicurezza delle navi nei nostri mari, riguarderanno l'individuazione degli standard nazionali degli strumenti di pesatura dei container, la necessità che il responsabile della pesatura (cd. Shipper) sia in possesso di idonea certificazione e una possibile tolleranza sulla eventuale differenza di peso tra quanto dichiarato nelle apposite certificazioni (cd. Shipping document) e quanto accertato in fase di controllo da parte del personale delle Capitanerie di porto.

La nuova norma, si inserisce in un quadro più ampio, avviato il 1° luglio 2016, data di entrata in vigore delle modifiche alla Regola VI/2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare "SOLAS 74, come emendata", con la quale si stabilisce per la prima volta la necessità di accertare il peso di ogni singolo container imbarcato.

Necessità scaturita dai diversi incidenti che hanno coinvolto nei mari internazionali alcune portacontainer che, a causa dell'errato o eccessivo peso dei contenitori (non soggetti all'epoca alla pesatura) e della conseguente non corretta distribuzione all'interno della nave, hanno subito gravissimi problemi di stabilità, arrivando in casi estremi al cedimento strutturale dello scafo e all'affondamento, con ingenti rischi e danni per la nave, l'equipaggio e per l'ambiente marino.

Nel solco di tali esperienze e delle normative internazionali entrate in vigore, il Corpo delle Capitanerie di Porto, in qualità di Autorità competente per la sicurezza della navigazione, già nel 2016 aveva approvato un primo decreto dirigenziale volto a fornire le prime istruzioni tecniche sullo svolgimento delle pesature.

Dopo un periodo transitorio e di accurata sperimentazione, si è giunti oggi ad individuare in maniera dettagliata, grazie all'attuale decreto e ad una articolata consultazione con le altre Amministrazioni interessate e con i diversi soggetti a vario titolo coinvolti, tutti gli elementi tecnici per stabilire il reale peso dei contenitori e permettere a tutto il ciclo nave, dai terminalisti portuali al personale di bordo, di operare garantendo produttività e sicurezza."

Tra le particolarità del nuovo decreto, evidenziamo le definizioni delle figure dello "shipper" e della "persona autorizzata":



- quanto al primo (def. 2.3), si tratta del soggetto così qualificato dalla Polizza di carico marittima o nella lettera di vettura marittima o in altro documento di trasporto multimodale e/o il soggetto in nome e/o per conto del quale è stipulato un contratto di trasporto con il vettore marittimo, che ha l'onere di documentare la VGM. Sullo stesso 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; documentare e comunicare la VGM solo in base alle linee guida della Capitaneria di Porto.
- La "persona autorizzata" è il soggetto autorizzato dallo shipper che firma, per conto dello stesso, il dato e la documentazione VGM, e che è deputata altresì alla trasmissione del dato VGM

Altre precisazioni hanno interessato:

- l'applicazione delle disposizioni sulla VGM, dalla quale sono state escluse le navi impiegate in viaggi nazionali e le navi Ro/Ro (siano esse da carico che passeggeri), impiegate in brevi viaggi internazionali, qualora i contenitori siano imbarcati su rotabili (art.3 del decreto)
- lo shipping document (definizione 2.5 delle linee guida - documento originato dallo shipper o dalla persona autorizzata per fornire la VGM), sul quale la firma dello shipper o della persona autorizzata può essere digitale o autografa;
- le bindelle di pesatura, che non possono essere considerate quali shipping document ai fini dell'imbarco del contenitore;
- i metodi per ottenere la VGM del contenitore (par. 3 e 4 linee guida);
- la trasmissione del dato VGM (par.5). A questo proposito, di interesse per l'autotrasporto appare il capoverso e) del par. 5, ai sensi del quale *"salvo quanto eventualmente previsto da ordinanze locali, è facoltà del terminalista o, nel caso di banchine pubbliche, dell'Autorità di Sistema Portuale e, laddove non istituita, dell'Autorità Marittima, accettare l'ingresso di contenitori sprovvisti di VGM nelle aree di propria competenza. Qualora il terminalista intenda rifiutare i container sprovvisti di VGM deve darne comunicazione preventiva all'Autorità Marittima e all'Autorità di Sistema portuale laddove presente"*;
- le tolleranze ammesse per ciascun contenitore successivamente alla pesatura (par.7), pari a +/- 5% della massa lorda verificata per i contenitori il cui VGM sia uguale o inferiore a 10 ton, e a +/- 3% per quelli il cui VGM sia superiore a 10 ton.

Il testo del nuovo decreto con le linee guida (che saranno in vigore solo dopo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale), è disponibile al link sottoindicato.

(*) IL DECRETO DATATO 9 APRILE E' STATO PUBBLICATO SULLA GAZZETTA UFFICIALE N.93 DEL 21 APRILE 2018.

Cordiali saluti