

**Roma, 31 Maggio 2016**

**NOR16151**

**SM**

**Oggetto: Pesatura container prevista dalla normativa Solas. Circolare applicativa del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.**

Com'è noto, **dal 1 Luglio p.v** entreranno in vigore i nuovi emendamenti della convenzione SOLAS 74, relativi alla sicurezza della navigazione in mare e delle navi adibite al trasporto dei container che, tra le altre cose, prevedono la **pesatura obbligatoria dei container prima dell'imbarco su navi impiegate in viaggi internazionali**, attraverso l'acquisizione della *"massa lorda del container verificata"* – VGM (Regola VI/2 – Verified Gross Mass).

Con il decreto n. 447 del 5 Maggio scorso (commentato con la nota Contrasporto NOR16132 del 13 Maggio 2016), il Ministero dei Trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ha predisposto delle linee guida per l'applicazione delle nuove disposizioni, in cui è stato stabilito tra le altre cose, che:

- il soggetto obbligato ad eseguire la pesatura, sia lo "shipper";
- che la pesatura debba avvenire con strumenti omologati ai sensi della normativa italiana in materia (d.lgs 517/1992, d.lgs 22/2007 e R.D. 226/1902 e ss. modifiche), muniti di contrassegno di verifica periodica non scaduto. Tuttavia, il par.7 ha previsto un periodo transitorio fino al 30 Giugno 2017, in cui si autorizza l'impiego di strumenti di pesatura non omologati *"purché l'errore massimo permesso per detti strumenti 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."*;
- la pesatura venga comprovata da un documento di trasporto (shipping document).

Con la circolare n. 125/2016 (dal titolo: sicurezza della navigazione), il Comando generale delle Capitanerie di porto ha fornito ulteriori delucidazioni sull'argomento.

Nel rinviare gli interessati all'attenta lettura del documento, riportiamo di seguito alcuni dei chiarimenti offerti:

- 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 internazionali, e nel solo caso in cui gli stessi siano trasportati su rotabili"* (esempio trailer, chassis e vagoni ferroviari). La circolare precisa che: per breve viaggio internazionale, si intende quello in cui la nave non si allontani più di 200 miglia da un porto, o da un luogo ove passeggeri e 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; per navi Ro/Ro si intendono tutte le unità Roll on/roll off, siano esse da carico o da passeggeri; per contenitore si intende quello pesato in Italia, indipendentemente dal luogo in cui sia stato caricato e chiuso;
- Lo "shipping document" è il documento di trasporto originato dallo shipper per fornire la massa lorda verificata del contenitore (VGM) al comandante della nave (anche mediante il raccomandatario marittimo), o al suo rappresentante e al rappresentante del terminalista,



sufficientemente in anticipo per consentire l'elaborazione del piano di stivaggio. Non esiste un modello tipo di questo documento, per cui è sufficiente che il VGM sia contenuto in un documento/dichiarazione contenente, tra l'altro, i dati dello shipper (identificazione azienda o persona fisica), il nome e cognome della persona autorizzata, il n° contenitore, data, luogo e firma;

- Non vi è alcun obbligo giuridico per il vettore o per il terminalista, di confermare la ricezione del VGM comunicato dallo shipper;
- **Nelle aree di propria competenza, è facoltà del terminalista o, nel caso di banchine pubbliche, dell'Autorità portuale (e, laddove non istituita, dell'Autorità marittima), accettare l'ingresso di contenitori sprovvisti di VGM;**
- Quanto alla **definizione di "shipper"** (che, come detto, è colui sul quale grava l'obbligo di pesatura), il decreto non ha introdotto una definizione ad hoc, rimandando a quella contenuta al punto 2.1.12 della MSC.1/ circ. 1475, che resta il termine di riferimento. **Trattasi, pertanto, del soggetto riportato alla voce "shipper" nella polizza di carico e/o nello shipping document;**
- In sede di controlli e verifiche dopo la prima pesatura, è stata prevista una tolleranza per ciascun contenitore pari al 3% della massa lorda verificata. A tal fine, in caso di divergenza tra i pesi accertati e la tara riportata sul container o il peso del trailer o dello chassis riportati sul documento di circolazione, lo shipper non sarà ritenuto responsabile dell'errato dato VGM;
- Dalle nuove procedure, sono esclusi i container imbarcati prima del 1 Luglio p.v e in transito o soggetti a trans-shipment dopo tale data;
- Quanto agli scostamenti autorizzati fino al 30 Giugno 2017, dovranno risultare dalla documentazione fornita dal fabbricante dello strumento di pesatura impiegato;
- Fino al 1 Ottobre 2016 è consentito l'imbarco (per trans-shipment) di container privi di VGM, qualora l'emissione della polizza di carico ovvero di altro documento di trasporto sia avvenuta prima del 1 Luglio 2016;
- 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;
- Infine il capitolo sanzioni: salvo che il fatto non costituisca un reato specifico o più grave, ogni irregolarità nello shipping document potrà essere considerata, qualora se ne verifichino le condizioni, elemento penalmente rilevante a carico dello shipper ai sensi dell'art. 483 del c.p o, in caso di imbarco di contenitore privo di VGM, a carico del Comandante della nave ai sensi dell'art. 1215 del cod. nav e del terminalista ai sensi dell'art. 1231 cod. nav.

Il testo della circolare è disponibile al link sottoindicato.

Cordiali saluti.