



**Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**

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

Reparto 6° - Ufficio 2° - Sezione 3ª

A indirizzi omessi

CIRCOLARE TITOLO: "SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE"

Serie Generale: n. 133/2017

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, entrata in vigore dal **1° luglio 2016**, ed al riguardo questo Comando Generale ha emanato apposite disposizioni attraverso il DD in argomento e la Circolare SG 125/2016.

Premesso quanto sopra, questo Reparto, in sede di applicazione della sopra richiamata normativa, è stato interessato, dai vari soggetti direttamente coinvolti nel processo applicativo, circa alcune peculiari attività per le quali si ritiene necessario fornire, attraverso l'allegato alla presente circolare, aggiornamenti interpretativi per una piena, corretta ed armonizzata applicazione sia della Regola VI/2 della Convenzione *SOLAS 74* che dello strumento normativo nazionale.

In particolare, atteso che si è conclusa la fase di pragmatica prima applicazione prevista dalla *MSC.1/Circ.1548* e che dall'attività fino ad oggi eseguita sono state rilevate criticità durante le verifiche documentali, risulta necessario fornire ulteriori e puntuali indicazioni per quanto attiene ai controlli sulla dichiarazione del VGM, anche attraverso l'eventuale pesatura del contenitore.

Scopo della presente circolare, quindi, al fine di garantire un progressivo e costante allineamento nonché l'interscambio informativo tra i diversi soggetti, è quello di prevedere, tra l'altro, dati uniformi a beneficio di tutti coloro che sono chiamati al puntuale rispetto della normativa nazionale ed internazionale di riferimento, nonché assicurare la più ampia e tempestiva circolazione delle informazioni VGM al fine di consentire, in particolare all'organo di controllo, una verifica costante ed in tempo reale della dichiarazione VGM che assicuri il monitoraggio delle procedure e tecnologie impiegate per la certificazione e dei canali di trasmissione del dato.

Quanto sopra si rende tanto più necessario con riferimento al metodo 2 in considerazione dell'elevato numero di soggetti che hanno optato per tale tipologia di pesatura.

Infine, si ritiene opportuno ribadire che l'acquisita esperienza internazionale, relativa agli 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, ancorché obbligatorio per il solo trasporto terrestre, può costituire un validissimo ausilio per la sicurezza del trasporto marittimo in containers.

Resta inteso che - come condiviso con la Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - è facoltà dell'Autorità di Sistema Portuale e, laddove non istituita dell'Autorità Marittima, disciplinare, ove ritenuto necessario, con appositi provvedimenti, l'ingresso e la disciplina della movimentazione della merce in ambito portuale, auspicando che la pesatura dei container avvenga prima dell'accesso ai varchi portuali anche per ragioni di safety e security.

La circolare SG 125/2016 del 31 maggio 2016 è abrogata.

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 133/2017

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 riportata sulla porta dello stesso);
- c. rottami e altri carichi alla rinfusa caricati nel contenitore;
- d. tank container e flexitank.

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

3. Documentazione (punto 2 delle linee guida applicative allegatae al D.D., punti 2 e 6 MSC.1/Circ.1475 e punti A17 ed A35 delle Supplementary industry FAQs)

3.1. Shipping document

- a. Lo "Shipping document" è una dichiarazione originata dallo *shipper* o da persona autorizzata² per fornire, anche attraverso il raccomandatario marittimo, la massa lorda verificata del contenitore al comandante della nave o al suo rappresentante ed al rappresentante del terminalista, sufficientemente in anticipo, al fine di consentire l'elaborazione del piano di stivaggio.
- b. Ai fini dei controlli e per la conferma della attendibilità del dato VGM, si ritiene che tale dato, espresso in kg, debba essere contenuto nello shipping document³ che dovrà contenere almeno le seguenti informazioni:
 - a. Massa lorda verificata (VGM) in kg;
 - b. Numero del contenitore;
 - c. Nome dello shipper;
 - d. Telefono oppure indirizzo mail dello shipper;
 - e. Nome della persona autorizzata (eventuale);
 - f. Telefono oppure indirizzo mail della persona autorizzata (eventuale);
 - g. Metodo usato per la pesatura;

² Il soggetto-debitamente autorizzato-che firma, per conto dello shipper, il dato e la documentazione VGM. Detto soggetto può essere un dipendente dello shipper o un terzo (per esempio uno spedizioniere, la stazione di pesatura). La persona autorizzata è deputata altresì a trasmettere il dato VGM. A seconda dei casi, la persona autorizzata potrà essere anche il soggetto a cui lo shipper ha demandato il potere di determinare e/o acquisire la VGM per suo conto.

³ Può essere trasmesso con qualsiasi mezzo

- h. Per il Metodo 1: matricola della pesa;
- i. Data e luogo;
- j. Firma dello shipper o della persona autorizzata;

Inoltre sullo stesso dovrà essere dichiarato quanto segue: Il sottoscritto certifica che i suddetti dati sono veri e corretti in ottemperanza alle previsioni della regola VI/2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in mare (SOLAS), come emendata dalla Risoluzione MSC 380(94) e delle discendenti disposizioni nazionali.

Tali dati saranno obbligatori dal 1 luglio 2017, data in cui non trova più applicazione il punto 7 delle linee guida allegate al DD 447/2016.

A tal fine è stato predisposto il facsimile di stampato (Annesso) il cui uso, ancorché non obbligatorio, viene suggerito.

- c. la firma apposta sullo shipping document 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 considerato che il dato VGM è necessario per l’elaborazione del piano di carico, è lasciata alla discrezionalità operativa e commerciale delle parti stabilire tempistiche, processi e procedure efficaci. In ogni caso il dato VGM dovrà essere comunicato entro la cosiddetta “chiusura nave” ovvero altra prassi consolidata tra le parti.
- e. Le cosiddette “Bindelle di pesatura” non possono essere considerate quali “shipping document” ai fini dell’imbarco del contenitore.

3.2. Trasmissione del dato VGM

Il dato VGM, che deve essere comunicato attraverso lo shipping document, può essere inoltrato anche attraverso EDI o EDP entro i termini previsti al punto 3.1.d. precedente.

In ogni caso il dato VGM dovrà essere conservato, dalle parti coinvolte (shipper, nave, terminalista), fino allo sbarco del singolo container e, comunque, per almeno 3 mesi.

Inoltre:

- a. 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. Resta inteso che un contenitore con massa lorda verificata superiore alla massa lorda massima ammissibile non può essere caricato sulla nave;
- b. Non vi è alcun obbligo giuridico per il vettore marittimo 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,

- c. Il vettore marittimo deve disporre di apposita procedura al fine di una corretta gestione del dato VGM (es. predisposizione del piano di stivaggio, comunicazione ai terminal di trasbordo) nel caso in cui un contenitore si danneggi a bordo e venga sostituito.
- d. 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, 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 di Sistema 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 documentare la VGM è lo *shipper*³, 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. Preme precisare che lo shipper deve documentare e comunicare il VGM solo in base alle modalità previste dalla presente circolare (non sono ammesse dichiarazioni generiche).

È, invece, responsabilità del vettore marittimo passare l'informazione relativa al VGM ai terminalisti dei porti di trasbordo.

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 deve essere considerato il Regolamento (UE) n°952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013 che istituisce il nuovo codice doganale dell'unione e le relative disposizioni integrative (Regolamento delegato (UE) 2015/2446) ed attuative (Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447).

³ Il soggetto giuridico così qualificato nella Polizza di carico marittima o nella lettera di vettura marittima (altrimenti conosciuta con i termini inglesi di Sea Way Bill o Express Bill of lading or non negotiable way bill) oppure in altro documento di trasporto multimodale (Through bill of lading, port to port or combined transport bill of lading, combined for shipment bill of lading, multimodal transport bill of lading) e/o il soggetto nel cui nome o per conto del quale è stato stipulato un contratto di trasporto con il vettore marittimo.

Ne consegue che:

- l' "Autorizzazione AEO – Sicurezza" (AEOS) consente ad un "Operatore Economico Autorizzato nel settore della sicurezza" come previsto dall'articolo 38, comma 2, lettera b) del Regolamento (UE) n°952/2013, di ottenere agevolazioni attinenti alla sicurezza;
- l' "Autorizzazione AEO – Semplificazioni doganali/Sicurezza" (AEOC) consente ad un "Operatore Economico Autorizzato nel settore della semplificazione doganale" come previsto dall'articolo 38, comma 2, lettera a) del Regolamento (UE) n°952/2013, di beneficiare di alcune semplificazioni previste ai sensi della normativa doganale.

Per quanto attiene quindi il punto 4.2. delle linee guide allegate al D.D., l'autorizzazione AEO è da intendersi quale elemento di facilitazione per l'accesso al metodo 2.

Resta in capo all'Autorità competente (punto 2.2 definizioni delle linee guida allegate al D.D.) la verifica delle previste procedure per lo svolgimento dell'attività di pesatura anche tramite la sua articolazione periferica.

Premesso quanto sopra, a far data dalla pubblicazione della presente circolare:

- ❖ le imprese che intendono utilizzare il Metodo 2 per la pesatura dei container ai fini della dichiarazione della VGM, potranno farlo esclusivamente dotandosi, ai sensi del punto 4.1 delle linee guida allegate al D.D., di un sistema di gestione per la qualità nel quale dovrà essere inserito anche il processo di pesatura di cui al punto 4.3. delle stesse linee guida;
- ❖ i titolari di Autorizzazione AEO, che abbiano già ottenuto l'autorizzazione ad utilizzare il Metodo 2 per la pesatura dei container ai fini della dichiarazione della VGM, potranno continuare ad utilizzare tale metodo a condizione che siano in possesso di procedure aziendali relative alla pesatura e conformi al punto 4.3. delle linee guida allegate al D.D..

Lo shipper che intenda pesare attraverso il metodo 2, deve dimostrare di possedere i requisiti di cui sopra inviando copia della certificazione e della visura camerale in corso di validità all'Ufficio 2° - Sezione 3^a del 6° Reparto via pec (cqcp@pec.mit.gov.it),

L'Amministrazione si riserva la facoltà di eseguire, in qualsiasi momento ed a sua discrezione, controlli presso i siti al fine di verificare la corretta applicazione del metodo 2.

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 massa⁴ 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 la “massa effettiva del veicolo”, come definita dall’art.2 comma 6 del Regolamento 1230/2012, 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.

L’Autorità Marittima in ogni momento ed a sua discrezione, può effettuare verifiche e gli oneri relativi ai controlli casuali sul peso saranno assunti dal soggetto accertatore se condotti senza contestazioni; in caso contrario saranno addebitati allo shipper.

A tal proposito appare necessario, durante i controlli, verificare che:

- La dichiarazione relativa al dato VGM sia coincidente con il dato trasmesso al terminalista ed al comandante della nave in applicazione del punto B.3.1;
- gli shipper che utilizzano il metodo 2 abbiano comunicato i dati di cui al paragrafo B.5 della presente circolare allo scrivente Reparto. A tal fine con la circolare NdS N° 3 in data 10/03/2017 è stato aggiornato l’elenco degli stessi che sarà periodicamente rivisto.

Al fine di agevolare i controlli del personale preposto a tale scopo, fatto salvo il caso in cui sia disponibile una piattaforma informatica (per es. Port Community System) che consenta all’Autorità Marittima di ottenere le informazioni necessarie, i terminalisti dovranno mettere a disposizione dell’Autorità Marittima la lista dei contenitori e i riferimenti delle Agenzie marittime che hanno in carico il contenitore anche attraverso comunicazioni telematiche (es. e-mail). Sarà facoltà dell’Autorità Marittima chiedere, all’agenzia che ha in carico il contenitore, evidenza degli Shipping Document relativi ai contenitori che si intendono controllare ai fini del successivo imbarco.

Nel caso in cui per controlli/sequestri, successivi alla prima pesatura, venga rimossa parte del carico⁵ dal container, il dato VGM dovrà essere nuovamente documentato da parte dello shipper.

⁴ es. a causa di variazioni di umidità, di evaporazione, ecc.

⁵ Sono esclusi i casi di rimozione di meri campioni

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

È stato previsto, a similitudine di altre Amministrazioni, un periodo transitorio – fino 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.

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

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 dal vettore marittimo il dato VGM, per il successivo imbarco.

C. Sanzioni

Salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave reato, ogni riscontrata mendacità⁶ nei dati riportati nello shipping document (dichiarazione VGM) potrà essere considerata, qualora se ne verificano le condizioni, elemento penalmente rilevante a carico dello shipper ai sensi dell'articolo 483 del codice penale; nel caso lo shipping document sia stato compilato solo parzialmente ma contenga comunque il dato VGM potrà trovare applicazione il disposto dall'art. 1231 cod. nav.

Nel caso di imbarco di un contenitore privo di VGM, a carico del Comandante della nave si procederà ai sensi dell'articolo 1231 cod.nav., in concorso con gli altri attori dell'operazione, fatta salva l'applicazione dell'art. 1215 cod.nav. qualora dall'avvenuto imbarco del contenitore si rilevi una compromissione della navigabilità della nave.

⁶ Non sono da considerarsi dichiarazioni mendaci i casi in cui il peso accertato in sede di controlli e verifiche dopo la pesatura, rientri nel limite di tolleranza del 3% di cui al punto 5 delle Linee guida applicative per la determinazione della "massa lorda verificata del contenitore" allegato al DD 447/2016.