

## Decreto 5 maggio 2016

**Approvazione delle linee guida applicative per la determinazione della «massa lorda verificata del contenitore» (Verified Gross Mass packed container - VGM) ai sensi della regola VI/2 della convenzione SOLAS 74, emendata dalla risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014. <sup>(2)</sup>**

---

Publicato nella Gazz. Uff. 12 maggio 2016, n. 110.

Emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

---

IL COMANDANTE GENERALE

DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO

Vista la *legge 28 gennaio 1994, n. 84*, e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale, ed in particolare l'art. 3 che attribuisce la competenza in materia di sicurezza della navigazione al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

Visto il *decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165*, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche ed in particolare l'art. 4 relativo alle attribuzioni dei dirigenti;

Visto il *decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72*, recante riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare l'art. 13 relativo alle attribuzioni del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

Vista la *legge 23 maggio 1980, n. 313*, relativa alla ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, adottata a Londra il 1° novembre 1974 e successive modificazioni;

Viste le norme del capitolo VI della Convenzione SOLAS 74 e successive modificazioni ed in particolare quelle contenute nella Regola 2 come emendata dalla Risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014, laddove si stabilisce l'obbligatorietà della determinazione della «massa lorda verificata del contenitore» prima dell'imbarco;

Vista la MSC.1/Circ.1475 del 9 giugno 2014, con la quale l'IMO ha adottato le «Linee guida relative alla massa lorda verificata del contenitore» (Guidelines regarding the verified gross mass of container carrying cargo);

Vista la lettera circolare n. 3624 in data 10 febbraio 2016 dell'IMO, avente per oggetto «Massa lorda verificata del contenitore - emendamenti alla Regola VI/2 della SOLAS» (Verification of the gross mass of packed containers - amendments to SOLAS regulation VI/2);

Ritenuto necessario, in vista dell'entrata in vigore del precitato nuovo emendamento alla Convenzione SOLAS 74 fissata per il 1° luglio 2016, fornire indicazioni tecniche in merito all'individuazione degli strumenti calibrati e certificati in base agli standard normativi nazionali nonché all'individuazione di un metodo certificato ed approvato, per la determinazione della «massa lorda verificata del contenitore».

Decreta:

---

**Art. 1. Scopo**

Sono approvate e rese esecutive le allegate linee guida concernenti le procedure applicative della regola VI/2 della Convenzione SOLAS 74, come emendata dalla Risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014, relative alla determinazione della massa lorda verificata del contenitore.

Scopo delle linee guida è quello di definire i metodi per la determinazione e la certificazione della massa lorda verificata del contenitore, nonché individuare gli strumenti regolamentari di pesatura ed i requisiti per la certificazione dello spedizioniere (shipper), ove richiesto.

---

## **Art. 2. Applicazione**

Le linee guida oggetto del presente decreto si applicano ai contenitori imbarcati su unità certificate secondo la Convenzione SOLAS 74, come emendata ed impiegate in viaggi internazionali.

Sono esclusi dalle procedure oggetto delle linee guida i contenitori imbarcati su navi di tipo Ro/Ro, impiegate in brevi viaggi internazionali, come definiti dalla Regola III/2 della Convenzione SOLAS 74, qualora siano trasportati su rotabili (trailer o chassis).

---

## **Art. 3. Norme transitorie ed entrata in vigore**

Le linee guida oggetto del presente decreto sono soggette alle modifiche/integrazioni che dovessero rendersi necessarie in relazione all'entrata in vigore, in ambito internazionale, di nuove regole tecniche e/o procedure prescritte, in grado di offrire un miglioramento della disciplina complessiva, nel rispetto delle finalità oggetto della legislazione adottata nell'ambito dell'UE.

Il presente decreto, unitamente al suo allegato ed all'annesso che ne costituiscono parte integrante, è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana ed entra in vigore il 1° luglio 2016.

---

### **Allegato**

#### **Linee guida applicative per la determinazione della «massa lorda verificata del contenitore» (verified gross mass packed container - vgm) ai sensi della regola vi/2 della convenzione SOLAS 74, emendata dalla risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014.**

##### 1. Introduzione e normativa di riferimento

Nel corso del Comitato sicurezza marittima (MSC), riunito nella sessione n. 94 dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è stata adottata la Risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014 che ha apportato nuovi emendamenti alla Convenzione SOLAS 74, sul tema della determinazione della «massa lorda verificata del contenitore».

Con le presenti linee guida applicative si intende delineare un quadro chiaro circa i punti salienti nell'attuazione pratica delle nuove disposizioni, in vigore a partire dal 1° luglio 2016, in conformità alla MSC.1/Circ.1475 - in annesso alle presenti linee guida per costituirne parte integrante.

La normativa di riferimento è costituita da:

Regola VI/2 della convenzione SOLAS 74, come emendata dalla Risoluzione MSC. 380(94) del 21/11/2014; e

MSC.1/Circ.1475 del 9 giugno 2014.

##### 2. Definizioni

2.1 «autorità competente» (*competent authority*): il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

2.2 «strumenti regolamentari» (*calibrated and certified equipments*): «strumenti per pesare che servono a determinare la massa di un corpo utilizzando l'azione della forza di gravità che agisce su di esso», in possesso della relativa omologazione rilasciata, alternativamente, ai sensi della sottototata normativa:

a) Decreto legislativo 29/12/1992, n. 517 e ss.mm.ii.;

b) Decreto legislativo 02/02/2007, n. 22 e ss.mm.ii.;

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».

Gli strumenti in questione devono essere muniti di contrassegno di verifica periodica non scaduto.

2.3. «documento di trasporto» (*shipping document*): un documento originato dallo spedizioniere (*shipper*) per fornire la massa lorda verificata del contenitore, al comandante della nave (anche attraverso il raccomandatario marittimo), o al suo rappresentante ed al rappresentante del terminalista, sufficientemente in anticipo, per consentire l'elaborazione del piano di stivaggio. Il documento deve essere prodotto secondo le modalità di cui al punto 6 dell'annesso alla MSC.1/Circ.1475 e deve contenere la chiara indicazione che la massa lorda determinata è la «massa lorda verificata del contenitore» come definita al punto 2.1.16 della stessa circolare;

2.4 «stazione di pesatura» (*weight station*): la struttura dove sono posti in uso gli strumenti regolamentari definiti al punto 2.2;

2.5 Il contenuto e le definizioni della MSC.1/Circ. 1475 si intendono interamente recepiti, per quanto non espressamente disciplinato nelle presenti linee guida.

3. Metodi per ottenere la «massa lorda verificata del contenitore» e relativa documentazione.

Gli emendamenti alla convenzione SOLAS 74, nella versione in vigore, attribuiscono allo spedizioniere (soggetto che ha l'onere di ottenere e documentare la massa lorda verificata del contenitore) la possibilità di optare su uno dei seguenti metodi per ottenere un'accurata massa lorda verificata del contenitore:

Metodo 1: lo spedizioniere, a caricazione conclusa, pesa il contenitore imballato/chiuso e sigillato con strumenti regolamentari. In alternativa, la massa del contenitore può essere desunta dalla documentazione di pesatura, fornita da una terza parte, che l'abbia parimenti determinata con strumenti regolamentari.

Metodo 2: lo spedizioniere perviene ad attestare la VGM dei singoli elementi seguendo le sotto indicate fasi:

3.1 Fase 1 - pesatura dei colli - carico (*packages and cargo items*):

Lo spedizioniere effettua la pesatura dei singoli «colli - carico» con strumenti regolamentari. In alternativa, la massa di tali elementi può essere desunta dalla documentazione di pesatura, fornita da una terza parte, determinata con strumenti regolamentari, ovvero, dal peso dichiarato apposto indelebilmente sull'imballaggio sigillato all'origine;

3.2 Fase 2 - pesatura dei materiali di rizzaggio e di imballaggio (*securing materials e packing materials*):

Lo spedizioniere pesa i singoli materiali di rizzaggio e di imballaggio con strumenti regolamentari. In alternativa, la massa di tali elementi può essere desunta dalla documentazione di pesatura, fornita da una terza parte, determinata con strumenti regolamentari;

3.3. Fase 3 - determinazione della tara del container:

Lo spedizioniere determina la tara del contenitore, secondo le modalità indicate al punto 12 dell'Annesso alla MSC.1/Circ.1475.

La sommatoria dei pesi ottenuti nelle fasi di cui sopra costituisce la massa lorda verificata del contenitore.

4. Certificazione degli spedizionieri che utilizzano il Metodo 2 per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore

Al fine di soddisfare le condizioni previste dal Metodo 2 di cui al para 3 (punto 5.1.2 dell'Annesso alla MSC.1/Circ.1475), lo spedizioniere deve ottemperare alternativamente ad uno dei seguenti requisiti:

4.1 dotarsi di un sistema di gestione per la qualità, certificato da Enti accreditati da un organismo nazionale di accreditamento, di cui al *Regolamento (CE) n. 765/2008* del Parlamento europeo e del consiglio del 9 luglio 2008 o Membro degli accordi di mutuo Riconoscimento EA, IAF e ILAC, conforme alla norma UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000;

4.2 essere un operatore economico autorizzato (AEO) a norma del *Regolamento (CE) n. 648/2005* del Parlamento europeo e del consiglio del 13 aprile 2005 e del *Regolamento (CE) n. 1875/2006* della commissione del 18 dicembre 2006, entrambi recanti «Istituzione del codice doganale comunitario». A tale scopo lo spedizioniere dovrà essere in possesso di uno dei seguenti certificati:

4.2.1 «Certificato AEO - Sicurezza», come previsto dall'art. 14-bis, comma 1, lett. b) del *Regolamento (CEE) n. 2454/93*, modificato dal *Regolamento (CE) n. 1875/2006*;

4.2.2 «Certificato AEO - Semplificazioni doganali/Sicurezza», come previsto dall'art. 14-bis, comma 1, lett. c) del *Regolamento (CEE) n. 2454/93*, modificato dal *Regolamento (CE) n. 1875/2006*;

4.3 In entrambi i casi descritti ai precedenti punti 4.1 e 4.2, il sistema di gestione adottato e certificato dovrà includere, tra l'altro, documentate procedure per lo svolgimento delle attività di pesatura, conformi al para 3 (Metodo 2), con particolare riferimento a:

metodi di pesatura utilizzati;

manutenzione di eventuali dotazioni ed attrezzature utilizzate;

calibrazione delle attrezzature (eventuali controlli periodici interni);

gestione di eventuali discrepanze;

gestione di apparecchiature difettose;

conservazione dei dati.

## 5. Controlli e verifiche

In sede di controlli e verifiche effettuati dopo la pesatura, completata secondo i metodi di cui al precedente para 3, è ammessa una tolleranza per ciascun contenitore pari al 3% della massa lorda verificata (VGM).

## 6. Calcoli di stabilità

Qualora dai calcoli di stabilità effettuati si accerti una discrepanza fra il dislocamento ricavato dai pesi ed il dislocamento ricavato dai pescaggi, tale differenza è considerata da imputarsi a «pesi morti» da collocare nel calcolo stesso:

ad una altezza non inferiore a quella del ponte di coperta, nel caso di peso in eccesso;

in corrispondenza del baricentro della nave scarica ed asciutta, nel caso di peso in difetto.

## 7. Disposizioni transitorie

Per il periodo dal 1° luglio 2016 al 30 giugno 2017, per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore, potranno essere utilizzati anche strumenti diversi dagli strumenti regolamentari, come definiti al para 2.2, 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  $\pm 500$  kg.