

**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 21/11/2014 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 sottoannotata 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) R.D. 12/06/1902, 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. 14bis, 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. 14bis, 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 ± 500 kg.