

## OBBLIGO DI PESATURA DEI CONTAINER

Convenzione SOLAS 74 – Regola VI/2  
(emendata dalla Risoluzione MSC 380(94) del 21 novembre 2014)

### I PUNTI PRINCIPALI DELLA DISCIPLINA, CRITICITÀ, ALCUNI SUGGERIMENTI PRATICI

#### A. I PUNTI PRINCIPALI DELLA DISCIPLINA

##### Cosa prevede la normativa internazionale sulla pesatura dei contenitori?

- ❖ dal 1° luglio tutti i **contenitori destinati all'export** dovranno essere pesati e indicare il dato di VGM (*Verified Gross Mass: merce+container*);
- ❖ da tale data, i contenitori privi di VGM non potranno essere imbarcati;
- ❖ dovranno essere pesati anche i contenitori spediti ed arrivati in porto prima del 1° luglio ma con data di imbarco successiva;
- ❖ non dovranno essere pesati i container provenienti dall'estero privi di VGM, spediti prima del 1° luglio e destinati al transhipment, purché imbarcati entro la data del 31 ottobre 2016.

##### Quali strumenti possono essere utilizzati per pesare?

Il VGM può essere determinato attraverso:

##### 1) **Strumenti regolamentari:**

- strumenti di pesatura non automatica omologati ai sensi del D.lgs. 517/1992 e ss.mm.ii come novellato dal D.Lgs. 83/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della Direttiva 2014/31/UE);
- strumenti di pesatura automatica omologati ai sensi del D.lgs. 517/1992 e ss.mm.ii come novellato dal D.Lgs. 83/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della Direttiva 2014/32/UE;
- strumenti di pesatura omologati ai sensi del R.D. 226/1902 e ss.mm.ii e prima dell'entrata in vigore dei Decreti Legislativi citati;

##### 2) **strumenti di pesatura non previsti dai Decreti Legislativi sopra citati.**

Nel periodo transitorio dal 1° luglio 2016 al 30 giugno 2017, è consentito l'utilizzo di strumenti diversi da quelli regolamentari, purché con un errore massimo permesso non superiore a due volte e mezzo quello previsto per gli strumenti regolamentari e comunque non oltre i **±500Kg**.

##### Dove e quando si deve pesare?

La pesatura può avvenire in qualsiasi luogo e in qualsiasi momento nel rispetto delle modalità prescritte, purché prima dell'imbarco del container sulla nave.

## Come si determina il VGM?

**Due metodi** i metodi possibili:

- 1) pesatura del container una volta confezionato e sigillato;
- 2) sommatoria del peso dei singoli colli, del materiale di rizzaggio ed imballaggio della tara del contenitore (*lo Shipper ha la necessità della certificazione prevista al punto 4 delle Linee Guida*).

## A chi spetta determinare il VGM?

Il soggetto tenuto alla pesatura del container è lo **Shipper**, ossia colui indicato come tale nella polizza di carico (o equivalente documento di trasporto).

L'individuazione del soggetto *Shipper* dipende anche dalla modalità contrattuale con cui viene effettuata la spedizione.

La circolare del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (punto 4) al fine di qualificare il soggetto *Shipper* richiama il punto 2.1.2 della circolare MSC 1475, evidenziando che nella realtà nazionale è lo **spedizionario** colui che risulta come *Shipper* nella polizza di carico, conformemente al fatto che le spedizioni sono effettuate nella maggior parte dei casi con la clausola *ex-work*.

L'individuazione della *Shipper* può dipendere dalle clausole contrattuali prescelte e relative al trasporto, in base alle quali potrebbe risultare come tale un soggetto differente.

La questione è controversa e la circolare del Comando generale, anziché chiarire la questione, ha di fatto ingenerato ulteriore confusione.

## Quali dati deve contenere la dichiarazione di VGM?

La dichiarazione di VGM deve contenere: l'indicazione dello *Shipper* (azienda o persona fisica), nome e cognome della persona autorizzata, N° container, data e luogo, firma (anche digitale)

## A chi, quando e come va comunicato il VGM?

Il VGM va comunicato dallo *Shipper* o dal soggetto dallo stesso delegato al comandante della nave ed al terminalista (o eventuali loro rappresentanti).

Il dato può essere contenuto nello *shipping document* o in dichiarazione separata. E' preferibile quest'ultima soluzione onde evitare le conseguenze giuridiche che l'errata indicazione del VGM potrebbe avere sul documento in cui è contenuto.

## Cosa succede se il VGM dichiarato è differente da quello verificato in sede di controllo?

Nulla se la differenza è entro il 3%.

Laddove fosse superiore al 3%, potrebbe determinarsi in capo allo *Shipper* una responsabilità penale ai sensi dell'art. 483 c.p. (Falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico).

## **B. LE PRINCIPALI CRITICITÀ**

- ❖ dal **1° luglio** ciascun contenitore destinato all'export sprovvisto di VGM non potrà essere imbarcato;
- ❖ non esiste una **mappatura** sul territorio nazionale delle pese, pubbliche o private, esistenti; non sussiste alcuna indicazione di conformità ai requisiti previsti dalla nuova normativa;
- ❖ sussiste qualche **confusione** sull'individuazione del soggetto *Shipper*, sul quale incombe l'obbligo di pesatura del container; tale soggetto può essere diverso nella polizza di carico (spedizioniere, speditore, caricatore, esportatore), dipendentemente dalle tipologie contrattuali prescelte per l'export;
- ❖ i porti potrebbero assumere comportamenti non uniformi sul territorio in merito al recepimento della nuova disciplina ed, in particolare, nel consentire o meno l'ingresso dei container sprovvisti di VGM;
- ❖ il nuovo obbligo di pesatura, con tutte le sue ripercussioni logistiche e trasportistiche, dovrebbe produrre un incremento più o meno rilevante dei costi di movimentazione dei container, e quindi, sulla stessa competitività dell'export e dell'efficienza logistica complessiva del sistema Paese;
- ❖ potrebbe verificarsi uno spostamento del traffico contenitori verso sistemi portuali diversi da quelli finora utilizzati (e, quindi, anche esteri), che garantissero modalità operative più efficienti.

## **C. ALCUNI SUGGERIMENTI PRATICI**

- ❖ procedere anche immediatamente alla pesatura dei container in spedizione, se l'imbarco è previsto dopo il 1° luglio, onde evitare criticità derivanti dal divieto di imbarco dopo tale data dei contenitori sprovvisti di VGM;
- ❖ pesare i contenitori per la determinazione del VGM prima dell'ingresso in porto o, comunque, accertarsi preventivamente che ciò sia almeno possibile all'interno dello stesso;
- ❖ contattare le CCIAA locali per l'indicazione delle eventuali pese presenti sul territorio;
- ❖ individuare spedizionieri che forniscono il servizio di pesatura dei container;
- ❖ valutare la possibilità di realizzare sistemi/servizi di pesatura dei contenitori tra più imprese (ad es. consorzi, contratti di rete, ...), al fine di contenerne i costi.