Ritenuta condivisibile la richiesta della Regione Toscana;

Decreta:

Art. 1.

L'art. 3 del decreto ministeriale n. 497 del 25 ottobre 2017, è sostituito dal seguente:

«Art. 3. Gli oneri di servizio pubblico di cui all'art. 2 diventano obbligatori dal 1° ottobre 2018.».

Art. 2.

L'art. 5, del decreto ministeriale n. 497 del 25 ottobre 2017, è sostituito dal seguente:

«Art. 5. Ai sensi dell'art. 16 par. 9 e 10 del regolamento (CE) 1008/2008, nel caso in cui non sia pervenuta alcuna accettazione di cui al precedente art. 4, il diritto di effettuare i servizi aerei di linea conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su ciascuna delle seguenti rotte: Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa, potrà essere concesso in esclusiva ad un unico vettore, per un periodo di tre anni a decorrere dal 1° ottobre 2018, tramite gara pubblica a norma dell'art. 17 del medesimo regolamento comunitario.

La gara di cui al precedente comma 1, il relativo bando e la connessa documentazione tecnica saranno, altresì, conformi alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale.»

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e nel sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (www.mit.gov.it)

Roma, 21 marzo 2018

Il Ministro: DELRIO

18A02822

DECRETO 9 aprile 2018.

Approvazione delle linee guida applicative per la determinazione della «massa lorda verificata del contenitore» (Verified Gross Mass Packed Container - *VGM*). (Decreto n. 367/2018).

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);

Considerato che l'emendamento alla Convenzione Solas 74 è entrato in vigore il 1° luglio 2016;

Considerato lo scopo e l'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che ha istituito il codice doganale dell'unione;

Considerato che si è conclusa la fase di pragmatica prima applicazione prevista dalla MSC. 1/Circ. 1548 del 23 maggio 2016;

Ritenuto necessario procedere ad un aggiornamento del proprio decreto dirigenziale n. 447 del 5 maggio 2016;

Decreta:

Art. 1.

Scopo

Aggiornare, approvare e rendere esecutive le norme che disciplinano le previsioni 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 e le allegate linee guida concernenti le procedure applicative.

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 shipper, ove richiesto.

Art. 2.

Applicazione

Il presente decreto e le relative linee guida allegate si applicano ai contenitori trasportati su unità «impiegate in viaggi internazionali».

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.

Art. 3.

Esclusioni

Il presente decreto e le relative linee guida allegate non si applicano ai contenitori trasportati su:

a. navi Ro/Ro, siano esse da carico che passeggeri, impiegate in brevi viaggi internazionali, qualora i contenitori siano imbarcati su rotabili; e

b. navi impiegate in viaggi nazionali.

Art. 4.

Norme transitorie)

I titolari di Autorizzazione AEO (Sicurezza AEOS - Semplificazioni doganali/Sicurezza AEOC), di cui al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013, che abbiano già ottenuto l'autorizzazione ad utilizzare il Metodo 2 per la pesatura dei container ai fini della dichiarazione della VGM, in base alle precedenti disposizioni contenute nel decreto dirigenziale n. 447/2016, potranno continuare ad utilizzare tale metodo, seppur prive della certificazione di cui al punto 4.1 delle linee guida allegate al presente decreto, a condizione che siano in possesso di procedure aziendali relative alla pesatura conformi al punto 4.2 delle predette linee guida ed esclusivamente fino al 31 dicembre 2018, data entro la quale dovranno adeguarsi alle prescrizioni di cui al citato punto 4.1.

A far data dal 1 gennaio 2019 l'autorizzazione AEO, sia essa «Sicurezza» (AEOS) che «Semplificazioni doganali» (AEOC), sarà intesa esclusivamente quale elemento di facilitazione per l'accesso al metodo 2.

Art. 5.

Sanzioni

Salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave reato, ogni riscontrata mendacità nei dati riportati nello *shipping document* (Dichiarazione *VGM)* potrà essere considerata, qualora se ne verifichino le condizioni, elemento penalmente rilevante a carico dello shipper ai sensi dell'art. 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, si procederà a carico del Comandante della nave ai sensi dell'art. 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.

L'esito negativo dei controlli di cui al punto 4 delle linee guida, comporta, a seconda della gravità, la sospensione o la revoca dell'iscrizione dello shipper dall'elenco pubblicato dall'Autorità competente.

Art. 6.

Entrata in vigore ed abrogazioni

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 giorno successivo a quello di pubblicazione.

È abrogato il decreto dirigenziale 5 maggio 2016 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 110 del 12 maggio 2016.

Roma, 9 aprile 2018

Il comandante generale: PETTORINO

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 21/11/2014 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 disposizioni che sono entrate in vigore il **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 a cui spetta la verifica della puntuale applicazione delle disposizioni contenute nel decreto e nelle presenti linee guida e, attraverso le Autorità Marittime, delle procedure per lo svolgimento dell'attività di pesatura;

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 sottonotata normativa:

a) Decreto Legislativo *29/12/1992, n. 517 e ss.mm.ii., novellato dal D.Lgvo 19 maggio 2016, n. 83 recante trasposizione della Direttiva 2014/31/UE;*

b) Decreto Legislativo *02/02/2007, n. 22 e ss.mm.ii., novellato dal D.Lgvo 19 maggio 2016, n. 84 recante trasposizione della Direttiva 2014/32/UE;*

c) *Regio Decreto 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", 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.*

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

2.3 **"shipper"***:* così come definito al punto 2.1.12 della *MSC*.1/Circ.1475 è il soggetto giuridico così qualificato nella Polizza di carico marittima o nella lettera di vettura marittima (*altrimenti conosciuta ad esempio con i termini inglesi Sea Way Bill o Express Bill of lading or non negotiable way bill)* oppure in altro documento di trasporto multimodale *(es. Through bill of lading, 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 stipulato un contratto di trasporto con il vettore marittimo. Lo *shipper* ha l'onere di documentare la *VGM* ed, in capo allo stesso, ricade la responsabilità di:

a. ottenere e documentare la massa lorda verificata di un contenitore anche quando delega un suo rappresentante ad acquisire la VGM per suo conto;

b. documentare e comunicare il VGM solo in base alle modalità previste dalle presenti linee guida.

2.4 **"persona autorizzata"** *(duly authorized person)*: il soggetto debitamente autorizzato dallo *shipper* che firma, per conto dello stesso, il dato e la documentazione *VGM*. La persona autorizzata può essere un dipendente dello *shipper* o un terzo (per esempio uno spedizioniere, la stazione di pesatura) ed è deputata, altresì, a trasmettere il dato *VGM*. A seconda dei

casi, la persona autorizzata potrà essere il soggetto a cui lo *shipper* ha demandato il potere di determinare e/o acquisire la *VGM* per suo conto;

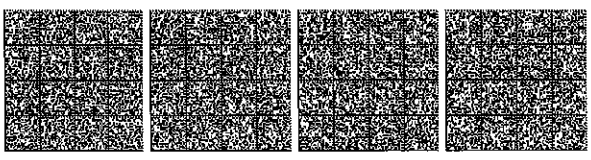
2.5 **"shipping document"**: documento originato dallo *shipper* o dalla persona autorizzata per fornire, anche attraverso il raccomandatario marittimo, la massa lorda verificata del contenitore al comandante della nave o al suo rappresentante ed al rappresentante del terminalista. Lo *shipping document* deve essere reso disponibile sufficientemente in anticipo e comunque entro la cosiddetta "chiusura nave", ovvero altra prassi consolidata tra le parti, 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.

Inoltre, ai fini dei controlli e per la conferma dell'attendibilità del dato *VGM*, lo *shipping document* deve 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;
h) Per il metodo 1: matricola della pesa;
i) Data e luogo;
j) Firma dello *shipper* o della persona autorizzata; e

la seguente formale dichiarazione: *"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".*

La firma 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.



Le cosiddette "Bindelle di pesatura" non possono essere considerate quali "*shipping document*" ai fini dell'imbarco del contenitore.

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

2.7 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 *shipper (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[1]**:** lo *shipper,* 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 shipper perviene ad attestare la *VGM*, seguendo le sotto indicate fasi:

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

Lo *shipper* 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 e 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 *shipper* pesa i singoli materiali di rizzaggio e di imballaggio con strumenti regolamentari. In alternativa, la massa di tali elementi può essere desunta dalla

[1] 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.

documentazione di pesatura, fornita da una terza parte e determinata con strumenti regolamentari;

3.3 **Fase 3 – determinazione della tara del container**:

Lo *shipper* 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 (VGM).

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

4.1 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 *shipper* deve dotarsi di procedure per lo svolgimento delle attività di pesatura, conformi al paragrafo 3 (Metodo 2), certificate, conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili, 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.

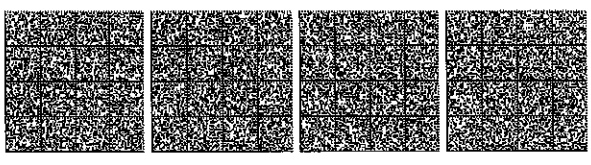
4.2 In particolare le suddette procedure devono far riferimento a:

- 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.

Lo *shipper* che intenda pesare attraverso il metodo 2, deve dimostrare di possedere i requisiti di cui sopra inviando copia della certificazione di cui al punto 4.1 e della visura camerale in corso di validità all'Ufficio 2° - Sezione 3ª del 6° Reparto via pec (cgcp@pec.mit.gov.it).

L'Autorità Competente, eseguite le verifiche conseguenti alla ricezione della certificazione, inserisce il soggetto richiedente nell'elenco pubblicato sul sito istituzionale www.guardiacostiera.it

La stessa Autorità ovvero, se da questa delegata, l'Autorità Marittima competente per territorio, 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.

5. Trasmissione del dato VGM

Il dato VGM, contenuto nello *shipping document*, può essere inoltrato, oltre che con lo stesso, anche attraverso EDI o EDP entro i termini previsti al punto 2.5 precedente.

In ogni caso il dato VGM deve 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. 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 previsti al punto 7 delle presenti linee guida;
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. È responsabilità del vettore marittimo passare l'informazione relativa al VGM ai terminalisti dei porti di trasbordo;
e. 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 di contenitori sprovvisti di VGM nelle aree di propria competenza. Qualora il terminalista intenda rifiutare i container sprovvisti di VGM deve darne comunicazione preventiva all'Autorità Marittima ed all'Autorità di Sistema portuale laddove presente.

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 imputata a *"pesi morti"* da collocare nel calcolo stesso:

a) ad una altezza non inferiore a quella del ponte di coperta, nel caso di peso in eccesso;
b) in corrispondenza del baricentro della nave scarica ed asciutta, nel caso di peso in difetto.

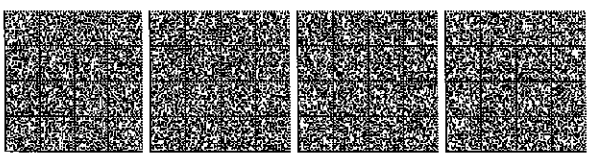
7. Controlli e verifiche

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 a +/- 5% della massa lorda verificata (VGM) per i contenitori il cui VGM sia uguale o inferiore a 10 tonnellate e +/- 3% della massa lorda verificata per i contenitori il cui VGM sia superiore a 10 tonnellate.

L'Autorità Marittima, in ogni momento ed a sua discrezione, può effettuare verifiche e gli oneri relativi ai controlli casuali sul peso saranno assunti dallo stesso soggetto accertatore se dagli stessi non emergono variazioni superiori alle tolleranza sopra citate, ovvero addebitati allo *shipper* in caso contrario.

Al fine di agevolare i controlli del personale preposto a tale scopo, fatto salvo il caso in cui sia disponibile una piattaforma informatica *(es. Port Community System)* che consenta all'Autorità Marittima che effettua il controllo di ottenere le informazioni necessarie, i terminalisti dovranno mettere a disposizione della stessa la lista dei contenitori e i riferimenti delle Agenzie marittime che li hanno in carico anche attraverso comunicazioni in formato elettronico. È facoltà dell'Autorità Marittima che effettua il controllo 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 a seguito di controlli/sequestri, successivi alla prima pesatura, venga rimossa parte del carico dal contenitore, il dato VGM deve essere nuovamente



documentato da parte dello *shipper*, secondo le modalità descritte nelle presenti linee guida.

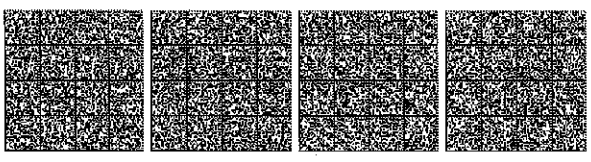
Qualora la tara riportata sul contenitore, ovvero la massa effettiva del veicolo come definita dall'art. 2, comma 6, del Regolamento 1230/2012/UE della Commissione del 12 dicembre 2012, riportata sui documenti di circolazione, siano divergenti rispetto a quelli reali, lo *shipper* non è ritenuto responsabile, salvo diversa fattispecie.

Nel caso in cui per controlli/sequestri, successivi alla prima pesatura, venga rimossa parte del carico[2] dal container, il dato VGM deve essere nuovamente documentato da parte dello *shipper*.

8. Trans-shipment

I contenitori muniti di VGM, imbarcati su una nave e da questa sbarcati per trans-shipment, non sono soggetti a nuova pesatura purché il terminalista riceva dal vettore marittimo il dato VGM, per il successivo imbarco come anche indicato al punto 5 lettera d).

[2] Sono esclusi i casi di meri campioni.



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1475
9 June 2014

GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-third session (14 to 23 May 2014), having considered the proposal by the Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers, at its eighteenth session (16 to 20 September 2013), approved the *Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo*, as set out in the annex.

2 The Guidelines are intended to establish a common approach for the implementation and enforcement of the SOLAS requirements regarding the verification of the gross mass of packed containers.

3 Member Governments are invited to bring the annexed Guidelines to the attention of all parties concerned.

***

ANNEX

GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO

1 Introduction

1.1 To ensure the safety of the ship, the safety of workers both aboard ships and ashore, the safety of cargo and overall safety at sea, the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), as amended, requires in chapter VI, part A, regulation 2 that packed containers' gross mass are verified prior to stowage aboard ship. The shipper is responsible for the verification of the gross mass of a container carrying cargo (hereinafter "a packed container"). The shipper is also responsible for ensuring that the verified gross mass is communicated in the shipping documents sufficiently in advance to be used by the ship's master or his representative and the terminal representative in the preparation of the ship stowage plan. In the absence of the shipper providing the verified gross mass of the packed container, the container should not be loaded on to the ship unless the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified gross mass through other means.

1.2 The purpose of these Guidelines is to establish a common approach for the implementation and enforcement of the SOLAS requirements regarding the verification of the gross mass of packed containers. The Guidelines provide recommendations on how to interpret and apply the provisions of the SOLAS requirements. They also identify issues that may arise from the application of these requirements and provide guidance for how such issues should be resolved. Adherence to these Guidelines will facilitate compliance with the SOLAS requirements by shippers of containerized shipments, and they will assist other parties in international containerized supply chains, including shipping companies and port terminal facilities and their employees, in understanding their respective roles in accomplishing the enhancement of the safe handling, stowage and transport of containers.

2 Definitions

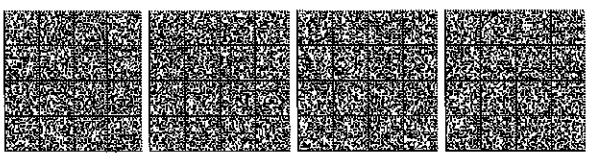
2.1 For the purpose of these Guidelines:

2.1.1 *Administration* means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

2.1.2 *Calibrated and certified equipment* means a scale, weighbridge, lifting equipment or any other device, capable of determining the actual gross mass of a packed container or of packages and cargo items, pallets, dunnage and other packing and securing material, that meets the accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.

2.1.3 *Cargo items* has the same general meaning as the term "cargo" in the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (hereinafter referred to as "the CSC"), and means any goods, wares, merchandise, liquids, gases, solids and articles of every kind whatsoever carried in containers pursuant to a contract of carriage. However, ship's equipment and ship's supplies[1], including ship's spare parts and stores, carried in containers are not regarded as cargo.

[1] Refer to the *Revised recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas* (MSC.1/Circ.1216).



2.1.4 *Container* has the same meaning as the term "container" in the CSC and means an article of transport equipment:

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

(c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes; and

(d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:

(i) at least 14 m^2 (150 sq. ft.); or

(ii) at least 7 m^2 (75 sq. ft.) if it is fitted with top corner fittings.

2.1.5 *Contract of carriage* means a contract in which a shipping company, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract may take the form of, or be evidenced by a document such as sea waybill, a bill of lading, or multi-modal transport document.

2.1.6 *Gross mass* means the combined mass of a container's tare mass and the masses of all packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials packed into the container (see also *"Verified gross mass"*).

2.1.7 *Package* means one or more cargo items that are tied together, packed, wrapped, boxed or parcelled for transportation. Examples of packages include, but are not limited to, parcels, boxes, packets and cartons.

2.1.8 *Packed container* means a container, as previously defined, loaded ("stuffed" or "filled") with liquids, gases, solids, packages and cargo items, including pallets, dunnage, and other packing material and securing materials.

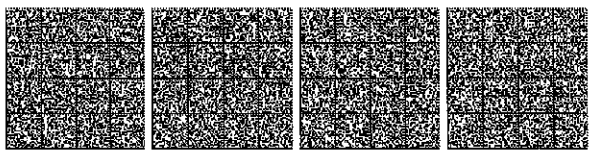
2.1.9 *Packing material* means any material used or for use with packages and cargo items to prevent damage, including, but not limited to, crates, packing blocks, drums, cases, boxes, barrels, and skids. Excluded from the definition is any material within individual sealed packages to protect the cargo item(s) inside the package.

2.1.10 *Securing material* means all dunnage, lashing and other equipment used to block, brace, and secure packed cargo items in a container.

2.1.11 *Ship* means any vessel to which SOLAS chapter VI applies. Excluded from this definition are roll-on/roll-off (ro-ro) ships engaged on short international voyages[2] where the containers are carried on a chassis or trailer and are loaded and unloaded by being driven on and off such a ship.

---

2 SOLAS regulation III/2 defines "short international voyage" as an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.



2.1.12 *Shipper* means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. "through" bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company.

2.1.13 *Shipping document* means a document used by the shipper to communicate the verified gross mass of the packed container. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a declaration including a weight certificate produced by a weigh station).

2.1.14 *Tare mass* means the mass of an empty container that does not contain any packages, cargo items, pallets, dunnage, or any other packing material or securing material.

2.1.15 *Terminal representative* means a person acting on behalf of a legal entity or person engaged in the business of providing wharfage, dock, stowage, warehouse, or other cargo handling services in connection with a ship.

2.1.16 *Verified gross mass* means the total gross mass of a packed container as obtained by one of the methods described in paragraph 5.1 of these Guidelines. (see also *"gross mass").*

3 Scope of applicability

3.1 The SOLAS requirements to verify the gross mass of a packed container apply to all containers to which the CSC applies, and which are to be stowed onto a ship determined by the Administration to be subject to SOLAS chapter VI.

3.2 For example (but not limited to), a packed container on a chassis or trailer to be driven on a ro-ro ship is subject to the SOLAS requirements, if the ship has been determined by the Administration to be subject to SOLAS chapter VI and is not engaged on short international voyages. However, cargo items tendered by a shipper to the master for packing into a container already on board the ship are not subject to these SOLAS requirements.

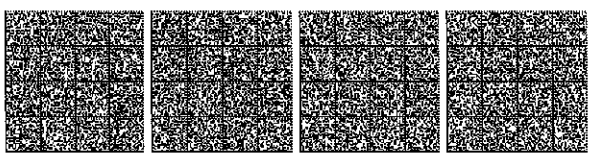
3.3 The term container includes tank-containers, flat-racks, bulk containers etc. Also included are containers carried on a chassis or a trailer except when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages (see definition of ship). Excluded from the definition is any type of vehicle[3]. Also excluded from the definition are "offshore containers" to which the CSC, according to the *Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas* (MSC/Circ.860) and the *Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1), does not apply.

4 Main principles

4.1 The responsibility for obtaining and documenting the verified gross mass of a packed container lies with the shipper.

4.2 A container packed with packages and cargo items should not be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply unless the master or his representative and the terminal representative have obtained, in advance of vessel loading, the verified actual gross mass of the container.

[3] Refer to the *Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1).



5 Methods for obtaining the verified gross mass of a packed container

5.1 The SOLAS regulations prescribe two methods by which the shipper may obtain the verified gross mass of a packed container:

5.1.1 Method No.1: Upon the conclusion of packing and sealing a container, the shipper may weigh, or have arranged that a third party weighs, the packed container.

5.1.2 Method No.2: The shipper (*or, by arrangement of the shipper, a third party*), may weigh all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses using a certified method as described in paragraphs 5.1.2.3 and 5.1.2.3.1. Any third party that has performed some or all of the packing of the container should inform the shipper of the mass of the cargo items and packing and securing material that the party has packed into the container in order to facilitate the shipper's verification of the gross mass of the packed container under Method No.2. As required by SOLAS VI/2 and paragraph 5, the shipper should ensure that the verified gross mass of the container is provided sufficiently in advance of vessel loading. How such information is to be communicated between the shipper and any third party should be agreed between the commercial parties involved.

5.1.2.1 Individual, original sealed packages that have the accurate mass of the packages and cargo items (including any other material such as packing material and refrigerants inside the packages) clearly and permanently marked on their surfaces, do not need to be weighed again when they are packed into the container.

5.1.2.2 Certain types of cargo items (e.g. scrap metal, unbagged grain and other cargo in bulk) do not easily lend themselves to individual weighing of the items to be packed in the container. In such cases, usage of Method No.2 would be inappropriate and impractical, and Method No.1 should be used instead.

5.1.2.3 The method used for weighing the container's contents under Method No.2 is subject to certification and approval as determined by the competent authority of the State in which the packing and sealing of the container was completed.[4]

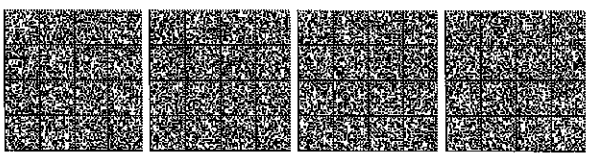
5.1.2.3.1 How the certification is to be done will be up to the State concerned, and could pertain to either the procedure for the weighing or to the party performing the weighing or both.

5.1.3 If a container is packed by multiple parties or contains cargo from multiple parties, the shipper as defined in paragraph 2.1 is responsible for obtaining and documenting the verified gross mass of the packed container. If the shipper chooses Method No.2 to obtain the verified gross mass, the shipper is then subject to all the conditions given in paragraphs 5.1.2, 5.1.2.1, 5.1.2.2, and 5.1.2.3.

6 Documentation

6.1 The SOLAS regulations require the shipper to verify the gross mass of the packed container using Method No.1 or Method No.2 and to communicate the verified gross mass in a shipping document. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a declaration including a weight certificate produced by a weigh station utilizing calibrated and certified equipment on the route between the shipper's origin and the port terminal). In either case, the document should clearly highlight that the gross mass provided is the "verified gross mass" as defined in paragraph 2.1.

[4] Reference to the relevant MSC Circular regarding contact information for the competent authority.



6.2 Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container should be signed by a person duly authorized by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals of the person authorized to sign it.

6.3 It is a condition for loading onto a ship to which the SOLAS regulations apply that the verified gross mass of a packed container be provided, preferably by electronic means such as Electronic Data Interchange (EDI) or Electronic Data Processing (EDP), to the ship's master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance of ship loading to be used in the preparation and implementation of the ship stowage plan.

6.3.1 Because the contract of carriage is between the shipper and the shipping company, not between the shipper and the port terminal facility, the shipper may meet its obligation under the SOLAS regulations by submitting the verified gross mass to the shipping company. It is then the responsibility of the shipping company to provide information regarding the verified gross mass of the packed container to the terminal representative in advance of ship loading. Similarly, the shipper may also submit the verified gross mass to the port terminal facility representative upon delivery of the container to the port facility in advance of loading.

6.3.1.1 The master or his representative and the terminal representative should enter into arrangements to ensure the prompt sharing of verified container gross mass information provided by shippers. Existing communication systems may be used for the transmission and sharing of such verified container gross mass information.

6.3.1.2 At the time a packed container is delivered to a port terminal facility, the terminal representative should have been informed by the shipping company whether the shipper has provided the verified gross mass of the packed container and what that gross mass is.

6.3.2 There is no SOLAS prescribed time deadline for the shipper's submission of the verified gross mass other than such information is to be received in time to be used by the master and the terminal representative in the ship stowage plan. The finalization of the ship stowage plan will depend on ship type and size, local port loading procedures, trade lane and other operational factors. It is the responsibility of the shipping company with whom the shipper enters into a contract of carriage to inform the shipper, following prior discussions with the port terminal, of any specific time deadline for submitting the information.

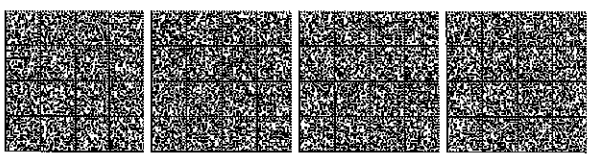
7 Equipment

7.1 The scale, weighbridge, lifting equipment or other devices used to verify the gross mass of the container, in accordance with either Method No.1 or Method No.2 discussed above, should meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.

8 Intermodal container movements and transhipments

8.1 The verified gross mass of a packed container should be provided to the next party taking custody of the container.

8.1.1 If a packed container is transported by road, rail or a vessel to which the SOLAS regulations do not apply and delivered to a port terminal facility without its verified gross mass, it may not be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply unless the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified gross mass of the container on behalf of the shipper (see also paragraph 13.1).



8.1.2 If a packed container is delivered to a port terminal facility by a ship to which the SOLAS regulations apply for transhipment onto a ship to which the SOLAS regulations also apply, each container being delivered is required by the SOLAS regulations to have had a verified gross mass before loading onto the delivering ship. All packed containers discharged in the transhipment port should therefore already have a verified gross mass and further weighing in the transhipment port facility is not required. The delivering ship should inform the port terminal facility in the transhipment port of the verified gross mass of each delivered packed container. The master of the ship onto which the transhipped, packed containers are to be loaded and the port terminal facility in the transhipment port may rely on the information provided by the delivering vessel. Existing ship-port communication systems may be used for the provision of such information in agreement between the commercial parties involved.

9 Discrepancies in gross mass

9.1 Any discrepancy between a packed container's gross mass declared prior to the verification of its gross mass and its verified gross mass should be resolved by use of the verified gross mass.

9.2 Any discrepancy between a verified gross mass of a packed container obtained prior to the container's delivery to the port terminal facility and a verified gross mass of that container obtained by that port facility's weighing of the container should be resolved by use of the latter verified gross mass obtained by the port terminal facility.

10 Containers exceeding their maximum gross mass

10.1 SOLAS regulation VI/5 requires that a container not be packed to more than the maximum gross mass indicated on the Safety Approval Plate under the International Convention for Safe Containers (CSC), as amended. A container with a gross mass exceeding its maximum permitted gross mass may not be loaded onto a ship.

11 Containers on road vehicles

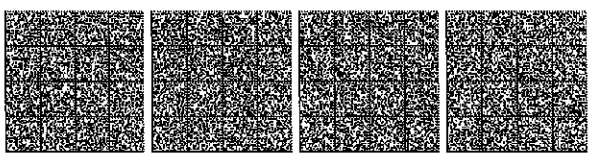
11.1 If the verified gross mass of a packed container is obtained by weighing the container while it is on a road vehicle, (e.g. chassis or trailer), the tare mass of the road vehicle (and, where applicable, the tractor) should be subtracted to obtain the verified gross mass of the packed container. The subtraction should reflect the tare mass of the road vehicle (and, where applicable, the tractor) as indicated in their registration documents as issued by the competent authority of the State where these assets are registered. The mass of any fuel in the tank of the tractor should also be subtracted.

11.2 If two packed containers on a road vehicle are to be weighed, their gross mass should be determined by weighing each container separately. Simply dividing the total gross mass of the two containers by two after subtracting the mass of the road vehicle and the tractor, where applicable, would not produce an accurate verified gross mass for each container, and should not be allowed.

12 Empty containers

12.1 Shippers of empty containers and operators of empty containers are encouraged to have practices and arrangements in place to ensure that they are empty. The tare weight will visually appear on the container in accordance with the International Organization for Standardization (ISO) standard for container marking and identification[5]) and should be used.

5 Refer to standard ISO 6346 -- Freight containers – Coding, identification and marking.



13 Contingencies for containers received without a verified gross mass

13.1 Notwithstanding that the shipper is responsible for obtaining and documenting the verified gross mass of a packed container, situations may occur where a packed container is delivered to a port terminal facility without the shipper having provided the required verified gross mass of the container. Such a container should not be loaded onto the ship until its verified gross mass has been obtained. In order to allow the continued efficient onward movement of such containers, the master or his representative and the terminal representative may obtain the verified gross mass of the packed container on behalf of the shipper. This may be done by weighing the packed container in the terminal or elsewhere. The verified gross mass so obtained should be used in the preparation of the ship loading plan. Whether and how to do this should be agreed between the commercial parties, including the apportionment of the costs involved.

14 Master's ultimate decision whether to stow a packed container

14.1 Ultimately, and in conformance with the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing[6], the ship's master should accept the cargo on board his ship only if he is satisfied that it can be safely transported. Nothing in the SOLAS regulations limit the principle that the master retains ultimate discretion in deciding whether to accept a packed container for loading onto his ship. Availability to both the terminal representative and to the master or his representative of the verified gross mass of a packed container sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan is a prerequisite for the container to be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply. It does, however, not constitute an entitlement for loading.

15 Enforcement

15.1 Like other SOLAS provisions, the enforcement of the SOLAS requirements regarding the verified gross mass of packed containers falls within the competence and is the responsibility of the SOLAS Contracting Governments. Contracting Governments acting as port States should verify compliance with these SOLAS requirements. Any incidence of non-compliance with the SOLAS requirements is enforceable according to national legislation.

15.2 The ultimate effectiveness and enforcement of the SOLAS container gross mass verification requirement is that a packed container, for which the verified gross mass has not been obtained sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan, will be denied loading onto a ship to which the SOLAS regulations apply. Any costs associated with the non-loading, storage, demurrage or eventual return of the container to the tendering shipper of the container should be subject to contractual arrangements between the commercial parties.

16 Effective date of the SOLAS requirements regarding verified gross mass of a container carrying cargo

16.1 The SOLAS requirements regarding verified gross mass of a container carrying cargo (SOLAS regulation VI/2) are expected to enter into force in July 2016.

---

6 Refer to the *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing* (resolution A.714(17)) and subsequent amendments.

