



## **TRASPORTO MARITTIMO IN CONTAINERS**

**Modifiche alla Convenzione SOLAS  
Aggiornamento maggio 2016**

Come scrivevamo nella [Newsletter di inizio anno](#), il prossimo 1 luglio 2016 entreranno in vigore rilevanti modifiche in tema di trasporto marittimo di merci in containers, approvate dall'IMO mediante la Risoluzione del Maritime Safety Committee n° MSC/380(94) che è intervenuta sul Capitolo VI (Trasporto di carichi) della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare - SOLAS.

Le nuove regole stabiliscono importanti obblighi in tema di peso dei container, potenzialmente fonte di responsabilità per i soggetti coinvolti.

## **SEA TRANSPORT BY CONTAINERS**

**Amendments to the SOLAS Convention  
Update May 2016**

As we wrote in the [Newsletter at the beginning of this year](#), the next 1<sup>st</sup> July 2016 significant changes in the field of maritime transport of goods in containers will come into force, approved by the IMO through the Maritime Safety Committee Resolution n° MSC/380(94), which amended Chapter VI (Carriage of cargoes) of the international Convention for the Safety of life at sea - SOLAS.

The new rules set important obligations in terms of containers weight, potentially a source of liability for those involved.

In proposito si attendevano indicazioni operative da parte della Pubblica Amministrazione, le quali sono state rese pubbliche mediante il [Decreto Dirigenziale n° 447-2016 del 5 maggio 2016](#), approvato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Con tale strumento l'Autorità Marittima ha adottato Linee Guida Applicative per la determinazione della "*massa lorda verificata*" ("*verified gross mass*") a termini della Risoluzione IMO n° MSC/380 (94).

Il dichiarato scopo delle Linee Guida emanate dall'Autorità Marittima 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)*".

Fra le altre si segnalano, in particolare, le norme che seguono.

L'articolo 3 definisce i metodi tramite i quali è consentito calcolare la massa lorda verificata del contenitore.

L'articolo 5 introduce una soglia di tolleranza "*per ciascun contenitore pari al 3 % della massa lorda verificata (VGM)*".

L'articolo 7 prevede un periodo transitorio che durerà dal 1 luglio 2016 al 30 giugno 2017. Durante il periodo transitorio il margine di errore nella pesatura è fissato in non oltre 500 kg.

In this regard operational guidance was expected from the Public Administration, which has been made public by the [Decree No. 447-2016 of 5<sup>th</sup> May 2016](#), approved by the Comando Generale delle Capitanerie di Porto (Italian Maritime Authority).

Through this document the Maritime Authority adopted Guidelines for the determination of the "*verified gross mass*" according to the terms of IMO Resolution n° MSC/380 (94).

The purpose of the Guidelines issued by the Maritime Authority is to "*define the methods for determining and certifying the verified gross mass of the container, and to identify weighing instruments and requirements for certification of the shipper*".

Among others we underline, in particular, the following rules.

Article 3 defines the methods by which it is permitted to calculate the verified gross mass of the container.

Article 5 sets a tolerance threshold "*for each container of 3% of the verified gross mass (VGM)*".

Article 7 provides for a transitional period which will last from 1<sup>st</sup> July 2016 to 30<sup>th</sup> June 2017. During the transitional period the margin of error in weighing is set at no more than 500 kg.

Si evidenzia una definizione che potrebbe dare luogo a complicazioni, ove il termine inglese “*shipper*” viene reso nella versione italiana con “*spedizioniere*” anziché caricatore o mittente.

In vista dell’entrata in vigore delle nuove norme è attesa la pubblicazione da parte della Pubblica Amministrazione di una Circolare esplicativa.

E’ interessante notare come le norme in commento, in sede di prima applicazione, stiano ricevendo trattamenti diversificati. A titolo di esempio si evidenzia come il Dipartimento Marittimo (MarDep) di Hong Kong abbia stabilito le proprie soglie di tolleranza con criteri diversi – benché simili - rispetto a quelle sopra indicate dall’autorità italiana ( $\pm 5\%$  per VGM superiore a 10 tonnellate e  $\pm 0,5$  t per VGM di 10 tonnellate o inferiore).

We highlight a definition that could result in complications, where the English term “*shipper*” is rendered in the Italian version with “*spedizioniere*” instead of “*caricatore*” or “*mittente*”.

In view of the entry into force of the new rules it is expected the publication by the Administration of an explanatory Circular.

It is interesting to note that the rules under comment, in their first application, are receiving different treatments. As an example we can see that the Hong Kong Maritime Department (MarDep) established its own tolerance levels with different criteria - though similar - to those described above adopted by the Italian authority ( $\pm 5\%$  for VGM over 10 tonnes and  $\pm 0.5$  t for VGM 10 tons or less).

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice. For any further information, please contact Studio Legale Garbarino Vergani at the following contacts as reported hereunder.

#### STUDIO LEGALE GARBARINO VERGANI

#### STUDIO ASSOCIATO

GENOA (Head Office): Salita S. Caterina 4/11 - 16123 T:+39-0105761161 F: +39-0105958708

PALERMO: Via Emerico Amari 8 - 90139 T:+39-0918486010 F: +39-0918486010

TRAPANI: Via dell’Assunta, 83—91100 T:+39-09231851858 F: +39-09231851858

TARANTO C.so V. Emanuele, 17 - 74122 T:+39-0999908000 F: +39-0999908000

E: [garbamar@garbamar.it](mailto:garbamar@garbamar.it)—W: [www.garbamar.it](http://www.garbamar.it)