

News – 20/06/2016

Follow-up Sicurezza in mare e pesatura container

Pubblicata la Circolare esplicativa di dettaglio n. 125/2016 "Sicurezza della navigazione"

Si fa seguito alla nostra news del 16 maggio u.s. "[Sicurezza in mare e pesatura container](#)", per segnalare le principali specificazioni emesse dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con la Circolare n. 125/2016 del 31 maggio scorso.

Tale documento si riferisce al decreto Dirigenziale 447/2016 che applica l'emendamento alla Convenzione Solas sulla determinazione e certificazione della massa complessiva di ogni container imbarcato, che sarà obbligatoria dal 1° luglio 2016 ed ha lo scopo di *"fornire elementi interpretativi per una piena, corretta ed armonizzata applicazione sia della Regola VI/2 della Convenzione Solas 74 che dello strumento normativo nazionale"*.

La Circolare in commento chiarisce, in particolare, i seguenti punti:

- **le situazioni in cui non si applica l'obbligo della pesatura**, ossia: le navi ro-ro, da carico o passeggeri, impiegate in brevi viaggi internazionali solo se i container sono caricati su rotabili, e le navi impiegate solo sui viaggi nazionali;
- **gli strumenti regolamentari ammessi per svolgere una pesatura certificata**: da considerarsi tali quelli che hanno l'omologazione rilasciata da almeno una delle seguenti normative: 1. Decreto legislativo 29/12/1992, n. 517 e ss.mm.ii. novellato dal D. Lgvo n.83/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della Direttiva 2014/31/UE; 2. Decreto legislativo 02/02/2007, n. 22 e ss.mm.ii. novellato dal D. Lgvo n. 84/2016 del 19 maggio 2016 recante trasposizione della Direttiva 2014/32/UE; 3. 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" 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;
- **la definizione di *shipper*** nel decreto tradotto in "spedizionario": nello specifico la sua definizione è quella definita al punto 2.1.12 della MSC.1/Circ.1475. Il testo spiega che il Decreto usa il termine "spedizionario" perché in Italia "il 90% delle polizze risulta venga firmata da tale figura professionale". In tutti i casi, *"qualora nel Decreto in argomento e nelle allegate linee guida viene utilizzato il termine spedizionario, quest'ultimo deve intendersi lo shipper di cui al punto 2.1.124 della Circolare IMO, e, cioè il soggetto riportato alla voce shipper nella polizza di carico e/o nel documento di cui al punto 3 della presente circolare"*;
- **le sanzioni** nel caso in cui lo *shipper*, l'armatore e il terminalista disattendano gli obblighi previsti: per il primo è ipotizzato il reato di cui all'art 483 del c.p. (*Falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico*), diversamente, i secondi due potranno essere perseguiti ex artt. 1215 e 1231 del codice della navigazione.

Per maggiori dettagli sulle indicazioni e precisazioni ivi contenute, si invitano tutti gli operatori a consultare il testo della circolare allegato.

Allegati

» [Circolare n.125/2016](#)
