



Roma, 20 Dicembre 2011

**Ministero delle infrastrutture e dei
trasporti**

Comando generale
del Corpo delle capitanerie di porto

AI VEDASI ELENCO ALLEGATO

Reparto 6°

Titolario: 06.02.03/ 117 615

Argomento: Entrata in vigore della Risoluzione MSC.294 (87).
Emendamento 35 – 2010 al Codice IMDG.

CIRCOLARE Titolo: Sicurezza della navigazione

Serie: Merci pericolose n. 25/2011

Come noto, il 1° gennaio 2012 entra in vigore la Risoluzione in argomento che, con l'adozione del 35esimo emendamento, apporta alcune modifiche sostanziali al Codice IMDG.

Allo scopo di illustrare le variazioni ritenute di interesse per codeste Autorità marittime, è stata preparata una scheda sinottica - impostata in maniera estremamente sintetica, divisa per le singole Parti del Codice in esame, le quali sono altresì suddivise per i relativi Capitoli che le compongono – allegata alla presente Circolare per farne parte integrante.

Inoltre, al fine di un necessario e costante aggiornamento, fondamentale per un regolare esercizio dell'attività tecnico/amministrativa in materia di merci pericolose, si comunica che nell'apposita Sezione dedicata alla normativa del sito www.guardiacostiera.it (circolari di serie – merci pericolose – circolare n. 25/2011) verrà pubblicata la Risoluzione in questione nonché uno specifico documento – DSC 15/inf 4/ Add.1,2,3, appositamente estratto dal sito dell'IMO – che contiene il testo consolidato del Codice IMDG.

Ciò premesso, si invitano codeste Autorità marittime, oltreché a focalizzare l'attenzione sull'allegata scheda sinottica - che contiene anche disposizioni di merito -, a scaricare e consultare la citata documentazione internazionale.

IL COMANDANTE GENERALE
Amm. Isp. Capo (CP) Marco BRUSCO

SCHEDA SINOTTICA: DESCRIZIONE E DISPOSIZIONI DI DETTAGLIO

Seguendo le disposizioni della Risoluzione MSC.294(87), si esplicitano di seguito le novità di maggior rilievo rispetto alla precedente normativa su cui si intende focalizzare l'attenzione.

<p style="text-align: center;"><u>PARTE 1</u></p> <p><u>DISPOSIZIONI GENERALI</u></p> <p><u>DEFINIZIONI</u></p> <p><u>FORMAZIONE</u></p>	<p style="text-align: center;">• Capitolo 1.3: Formazione</p> <p>Il capitolo della formazione del personale a terra appare di estrema rilevanza ed è stato già oggetto di specifiche disposizioni da parte di questo Comando generale con Circolare serie merci pericolose n. 23 del 24 novembre 2009, di cui si richiama integralmente il contenuto.</p> <p>Il nuovo emendamento rafforza la necessità di una maggiore attenzione in questa materia, stabilendo che il dipendente (<i>employees</i>) <i>“prima di assumere un determinato incarico o determinate responsabilità, deve essere formato”</i>.</p> <p>L'innovazione rispetto al precedente disposto normativo – in cui veniva stabilito che il personale a terra <i>“deve ricevere una adeguata formazione”</i> - non appare solo di natura formale ma assume carattere sostanziale laddove presuppone l'effettività della preparazione del dipendente, il quale deve dimostrare la sua formazione, ovvero di conoscere la materia per cui è impiegato e non solo di avere effettuato i corsi di cui alla citata circolare n. 23 di questo Comando generale. Appare evidente come una tale disposizione investe direttamente i compiti di codeste Autorità marittime in sede di controllo circa l'effettività della preparazione richiesta.</p> <p>Il capitolo in esame è stato altresì emendato nel paragrafo 1.3.1.3 laddove si stabilisce che <i>tutta la documentazione attestante la formazione deve essere tenuta dal datore di lavoro e resa disponibile, a richiesta, al dipendente o all'Autorità competente per eventuali controlli</i>.</p> <p>La novità di rilievo risiede altresì nel periodo di tempo in cui il datore di lavoro è tenuto a conservare tale documentazione che deve essere stabilita dall'Autorità competente. <u>Nel merito, si quantifica in 10 anni tale periodo.</u></p> <p style="text-align: center;">• Capitolo 1.4 Disposizioni sulla Security</p> <p>Come è noto, nell'ambito del processo formativo del personale a terra dovrà inoltre essere fornita una specifica formazione circa le norme relative alla security secondo le prescrizioni di cui al citato Capitolo 1.4 del Codice IMDG. In analogia al paragrafo di cui sopra, l'emendamento 35 ha stabilito che tutta la documentazione attestante la formazione in materia di Security <i>“dovrebbe”</i> essere tenuta dal datore di lavoro e resa disponibile, a richiesta, sia al dipendente, sia all'Autorità competente per eventuali controlli.</p> <p>Questo Comando generale, a similitudine di quanto sopra stabilito, dispone <u>in 10 anni</u> il periodo di conservazione della citata documentazione a cura del datore di lavoro.</p>
--	--

<p style="text-align: center;"><u>PARTE 3</u></p> <p style="text-align: center;">LISTA DELLE MERCI PERICOLOSE</p> <p style="text-align: center;">DISPOSIZIONI SPECIALI</p> <p style="text-align: center;">ESENZIONI</p>	<p style="text-align: center;">•Capitolo 3.2 - Lista delle merci pericolose</p> <p>Sono state aggiunte nuove tipologie di merci pericolose alla lista di cui al capitolo 3.2 del Codice (per la precisione 16), e sono state apportate modifiche alle relative colonne delle merci pericolose presenti nello stesso capitolo. Con l'emendamento 35 non è stato eliminato alcun numero UN esistente.</p> <p>Tra le novità di rilievo che si ritiene opportuno evidenziare la modifica apportata al UN 3166 (pag. 27 della Risoluzione). In sostanza è stata ampliata la definizione di motori o veicoli a combustione interna che possono essere imbarcati su unità navali. Tuttavia la novità sostanziale è costituita nelle nuove <i>special provisions</i> assegnate (colonna 6), con particolare riferimento alle SP 961 e 962 che hanno sostituito la precedente 960, che di fatto rendeva inapplicabile il Codice per questo tipo di carico.</p> <p>L'attuale SP 961 rende inapplicabili le disposizioni del Codice unicamente nel caso in cui <i>"i veicoli sono stivati su navi Ro/ro, ovvero in altri spazi di carico appositamente designati dall'Amministrazione (Flag state) e non ci sono segni di dispersione dalle batterie, dal motore...omissis..."</i>.</p> <p>Ulteriori condizioni sono poste nel prosieguo del disposto normativo della Risoluzione.</p> <p style="text-align: center;">•Capitolo 3.4 - Quantità limitate</p> <p>Relativamente al citato Capitolo, l'emendamento 35 ha introdotto specifici marchi (uno è relativo a merci consegnate per un successivo trasporto aereo) per le merci imballate in quantità limitata (<u>paragrafo 3.4.5</u>), stabilendone dimensioni e particolari disposizioni a seconda del posizionamento della merce.</p>
<p>PARTE 5</p> <p>PROCEDURE DI SPEDIZIONE</p>	<p style="text-align: center;">• Capitolo 5.1 – Disposizioni generali</p> <p>Sono state inserite tre nuove sotto-sezioni (5.1.1.3.1, 5.1.1.3.2, 5.1.1.3.3) relative all'obbligatorietà del documento di trasporto previsto dal Codice che deve accompagnare la merce fino alla destinazione finale. Senza tale documento – ovvero di un documento equivalente che contenga le informazioni previste dal Codice - , il vettore non deve accettare la merce per il trasporto. Tali informazioni, qualora siano in formato elettronico devono essere a disposizione del trasportatore in qualsiasi momento durante il trasporto e devono essere prodotte, senza ritardo, in forma documentale.</p>

	<p>• Capitolo 5.3 – segnalazione ed etichettatura delle CTU</p> <p>Al capitolo è stato aggiunto il <u>paragrafo 5.3.2.0.2</u> che impone la visualizzazione del <i>proper shipping name</i> sulla CTU della merce trasportata – fermo restando le esenzioni previste dal Codice - in caratteri non inferiori ai 65 mm e con colorazione in contrasto con il fondo della CTU stessa.</p> <p>Il <u>paragrafo 5.3.2.4</u> relativo alla marcatura delle CTU trasportanti merci imballate in quantità limitata, è stato opportunamente modificato nel senso che le unità di trasporto di carico in parola devono recare il solo marchio relativo alle quantità limitate di dimensioni non inferiori a 250X250 e posizionato in conformità a quanto previsto nel paragrafo 3.4.5.1. <u>Nessun'altra segnalazione (grandi etichette, numeri UN, ecc.) deve figurare sulle stesse.</u></p> <p>• Capitolo 5.4 - documentazione</p> <p>Una nuova Sezione (<u>5.4.6 – conservazione delle informazioni sul trasporto delle merci pericolose</u>), composta da 2 paragrafi, impone al mittente e al trasportatore di conservare i documenti di trasporto per un periodo minimo di 3 mesi. Se i documenti sono tenuti in un sistema elettronico, mittente e trasportatore devono essere in grado di riprodurre la documentazione stessa in formato cartaceo.</p> <p>• Capitolo 5.5 – disposizioni speciali</p> <p>Il capitolo in esame è completamente nuovo e riguarda disposizioni speciali - marcatura delle CTU, documentazione, formazione del personale impiegato nel trasporto - applicabili alle CTU fumigate (UN 3359), quelle unità di trasporto di carico cioè che hanno subito, prima della spedizione, quel procedimento chimico finalizzato alla loro disinfestazione, tale da rendere la CTU stessa di per sé merce pericolosa ai fini del trasporto marittimo.</p>
<p>PARTE 6</p> <p>COSTRUZIONE E PROVE DI IMBALLAGGI, IBC</p>	<p>• Capitolo 6.7 – disposizioni relative alla progettazione, costruzione, controlli e prove di Container per Gas ad Elementi Multipli</p> <p>Le novità del capitolo in esame appaiono di estremo interesse con particolare riferimento ai controlli da effettuare sulle cisterne mobili.</p> <p>Anzitutto è stato completamente riformulato il <u>paragrafo 6.7.2.20.1 (marcatura)</u> relativo alle informazioni e, di conseguenza, alla marcatura che ogni cisterna mobile deve recare. Il citato paragrafo contiene, a margine, un esempio di marcatura sulla targa di identificazione che deve essere fissata in modo permanente sulla cisterna mobile stessa.</p> <p>Altra novità di rilievo consiste nelle indicazioni che devono essere marcate sulla cisterna mobile (Sezione 6.7.2.20.2), tra le quali è stata inserita <u>“l’istruzione di trasporto conformemente al 4.2.5.2.6”</u>. Sostanzialmente, attraverso la citata marcatura, vengono specificate le disposizioni applicabili ad una cisterna mobile quando utilizzata per il trasporto di materie specifiche (il Codice “T”).</p>