

Sala Falck
Assolombarda
30 gennaio 2006

Convegno

LA SICUREZZA NEL TRASPORTO DELLE MERCI PERICOLOSE

Intervento

Francesco Carpinteri
Capo Ufficio Sicurezza della Navigazione
Comando Generale del Corpo della Capitaneria di Porto

Tutte le relazioni e le documentazioni della Mobility Conference Exhibition
saranno rese disponibili sul sito www.mobilityconference.it

MERCI PERICOLOSE

NORMATIVE SUL TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI PERICOLOSE IN IMBALLAGGI

A - I TRASPORTI INTERNAZIONALI

Il trasporto delle merci pericolose via mare è stato disciplinato al fine di prevenire in misura ragionevole lesioni alle persone, danni alle navi ed ai loro carichi o all'ambiente marino.

L'obiettivo principale delle norme vigenti è di incrementare la sicurezza del trasporto di merci pericolose, facilitando nel contempo il libero movimento di tali merci.

I trasporti internazionali via mare delle merci pericolose in imballaggi sono regolati dalle sottoelencate Convenzioni:

- Convenzione SOLAS (Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare), adottata dall'Italia con L. 23 Maggio 1980 n° 13;
- Convenzione MARPOL (Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento del mare) adottata dall'Italia con L. 28 Settembre 1980 n° 462.

La Convenzione MARPOL tratta gli aspetti più propriamente attinenti all'impatto ambientale dei prodotti, in termine di inquinamento marino, per le modalità di trasporto in esame. In particolare l'allegato III della MARPOL relativo al trasporto di merci pericolose in colli prescrive l'indicazione sul manifesto di carico e sugli imballaggi di "marine pollutant".

La Convenzione SOLAS si occupa, invece, degli aspetti della sicurezza del trasporto marittimo in senso "esteso" ed in particolare di tutto ciò che concerne la sicurezza della navigazione in senso stretto (struttura della nave, impianti antincendio, dotazioni di sicurezza, apparati di trasmissione radio, ecc.) e del trasporto e stivaggio delle merci pericolose a bordo.

Le prescrizioni del Cap. II-2, che dettano le norme di sicurezza cui devono rispondere le navi (adibite al traffico internazionale) soggette SOLAS – costruite dopo il 1° Settembre 1984 se superiori a 500 TSL, o dopo il 1° Febbraio 1992 se minori di 500 TSL – per essere abilitate al trasporto di merci pericolose, sono, infatti, accompagnate da ulteriori prescrizioni del Cap. VII, all'interno del quale, è stata introdotta l'obbligatorietà, a decorrere dal 1° Gennaio 2004, del Codice IMDG, il Codice internazionale sul trasporto delle merci pericolose in imballaggi.

L'IMDG Code si occupa specificamente della classificazione, forme di contenimento (imballi, tank container, ecc.), segnalazioni di pericolo (etichette); stivaggio e documentazione delle merci pericolose.

Nella lista delle merci pericolose sono contenute tutte le più importanti informazioni necessarie per il trasporto in sicurezza delle stesse. Al fine di tenere aggiornato il Codice in ordine agli aspetti connessi al traffico marittimo, l'IMO provvede ad aggiornare lo stesso, tenendo in debito conto sia gli sviluppi tecnologici che i numerosi cambiamenti intervenuti nella classificazione di prodotti chimici, con cadenza biennale, in contemporanea con la periodicità di emendamenti attuati dal comitato ONU.

Tutti i prodotti classificati dal Comitato Esperti ONU vengono, regolarmente, revisionati dal Comitato Marittimo di Sicurezza, per l'inclusione nell'IMDG CODE con le necessarie modifiche per adattarli al trasporto marittimo, in consultazione continua con i predetti esperti ONU.

B – I TRASPORTI NAZIONALI

Per ovviare alla stratificazione normativa vigente in Italia, nonché al fine di armonizzare la normativa sul trasporto marittimo nazionale di merci pericolose con quella introdotta in ambito internazionale col Codice IMDG, questa Amministrazione si è fatta promotrice dell'emanazione del D.P.R. in oggetto che rappresenta il testo-quadro nazionale di riferimento per la disciplina del trasporto di merci pericolose in colli ed unità di trasporto del carico.

Tale armonizzazione è stata realizzata, in particolare, attraverso:

- a) la determinazione dei requisiti di idoneità per le navi soggette alla Convenzione SOLAS, costruite prima del 1° settembre 1984, e per le navi non soggette alla Convenzione SOLAS;
- b) la definizione dei requisiti di idoneità per le unità di trasporto del carico;
- c) la precisazione delle norme di sicurezza e delle prescrizioni particolari da attuare per le operazioni di imbarco e sbarco delle varie classi di merci;
- d) l'aggiornamento delle procedure amministrative e tecniche relative ad imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi.

La nuova disciplina introdotta dal Regolamento in questione si propone, inoltre, il precipuo obiettivo di incrementare la sicurezza dei traffici di merci pericolose e, di conseguenza, di tutti i soggetti coinvolti nelle operazioni di imbarco o sbarco, trasporto per mare di merci pericolose in colli ed unità di trasporto del carico.

C - D.P.R. n° 134/2005 SUL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE IN COLLI ED UNITA' DI TRASPORTO DEL CARICO

Il D.P.R. n° 134/2005, ha provveduto ad introdurre, nella legislazione nazionale, l'IMDG Code, al fine di regolamentare l'intera materia connessa al trasporto di merci pericolose in colli ed unità di trasporto del carico con conseguente abrogazione di tutta la normativa nazionale vigente al riguardo.

Il D.P.R. in questione, oltre ad estendere l'applicazione del Codice IMDG nonché del manuale di carico (quest'ultimo entro un anno dell'entrata in vigore del DPR) a tutte le navi adibite a viaggi nazionali, determina i requisiti di idoneità per le navi predette e per le navi adibite a viaggi internazionali non soggette alla Convenzione SOLAS, stabilisce i requisiti a cui devono rispondere le unità di trasporto del carico, determinando poi, le certificazioni prescritte per le stesse navi, le disposizioni di sicurezza per le operazioni di imbarco e sbarco per le merci pericolose, le prescrizioni particolari integrative per le varie classi di merci pericolose nonché le disposizioni amministrative per l'approvazione di imballaggi e contenitori intermedi.

D - CONTENUTI DEL DPR 134/2005 – ARTICOLI RILEVANTI

1 - Campo di applicazione

1. Le norme del regolamento si applicano:

- a) a tutte le navi mercantili di bandiera italiana o straniera che toccano i porti dello Stato, abilitate al trasporto di merci pericolose in colli ed unità di trasporto del carico; ai fini del regolamento, per collo ed unità di trasporto del carico si intende, rispettivamente, “imballaggio, contenitore intermedio o grande imballaggio, contenente merce pericolosa e pronto per la spedizione, nei limiti di capacità e peso previsti dal Codice IMDG” e “carro ferroviario, veicolo stradale autoprodotto o rimorchiabile, contenitore ovvero cisterna, trasportati o non sui mezzi di cui sopra oppure su carrelli o chiatte, contenente merci pericolose non alla rinfusa, posta, a sua volta, su nave porta chiatte”.
- b) alle operazioni di imbarco, sbarco trasbordo e trasporto di merci pericolose in colli ed unità di trasporto del carico;
- c) alle modalità di omologazione di imballaggi, contenitori intermedi e grandi imballaggi.

2. Le norme del regolamento non si applicano:

- a) alle merci pericolose destinate al normale approvvigionamento della nave.
Tali merci debbono essere sistemate, a bordo, sotto la responsabilità del Comandante della nave, con le dovute cautele richieste dalla pericolosità delle stesse;
- b) ai carichi particolari trasportati su navi costruite appositamente o trasformate interamente a tale scopo.
Il trasporto di tali carichi deve avvenire nel rispetto delle norme di legge vigenti al riguardo e delle eventuali disposizioni dell'Amministrazione.

3 - Merci pericolose

- 1. Il predetto articolo stabilisce che il trasporto di merci pericolose sia in viaggi internazionali che nazionali deve essere effettuato in conformità alle prescrizioni del Codice IMDG.
- 2. Al comma 2, non potendosi escludere a priori l'insorgere in futuro di eventuali difficoltà nell'applicazione delle predette prescrizioni al traffico nazionale, è stata introdotta una clausola di salvaguardia, prevedendosi la possibilità per l'Amministrazione di valutare la possibilità, a seguito di riconosciute e motivate esigenze, di applicare, per la navigazione nazionale, misure di sicurezza equivalenti a quelle prescritte dal Codice IMDG.

5 - Vigilanza

Fermo restando l'applicazione delle disposizioni del regolamento, la vigilanza dell'Autorità Marittima riguarda gli accertamenti da esperire per verificare che:

- a) le merci pericolose risultino incluse fra quelle ammesse al trasporto marittimo di cui all'art.3;
- b) la nave sia in possesso dei requisiti di idoneità prescritti per il trasporto di merci pericolose ed, eventualmente, di autoveicoli;
- c) siano state osservate le pertinenti procedure amministrative per l'imbarco, sbarco e transhipment di cui ai commi 6, 7, 8 e 9 del Decreto Dirigenziale n° 36/2004 in data 12 Gennaio 2004;

d) siano state adempiute tutte le eventuali ulteriori prescrizioni emanate in sede locale.

6 – Requisiti di idoneità – navi soggette SOLAS – navi passeggeri di cui alle classi A, B, C e D di cui al Decreto Legislativo 04 Febbraio 2000 n° 45.

1. Le navi soggette SOLAS debbono rispondere alle prescrizioni SOLAS cui le stesse sono soggette e devono essere in possesso del documento di conformità.

2. Le navi elencate al comma 2, soggette alle prescrizioni di cui all'allegato I al Decreto Legislativo 04 Febbraio 2000 n° 45, devono essere in possesso dell'attestazione di idoneità rilasciata da un Organismo tecnico.

7 – Requisiti di idoneità – navi soggette SOLAS costruite prima del 1° Settembre 1984 e navi non soggette alla Convenzione SOLAS.

1. Le navi in oggetto debbono rispondere ai requisiti di cui ai successivi comma 2 e 3. Le prescrizioni di cui al comma 3 sono riepilogate nell'allegato I ed, in particolare, nella tabella 1 (applicazione delle prescrizioni ai diversi modi di trasporto di merci pericolose sulle navi e nei locali del carico) e nella tabella 2 (applicazione delle prescrizioni alle diverse classi di merci pericolose per navi e per locali da carico adibiti al trasporto di merci pericolose).

Le tabelle di cui trattasi, per una più agevole chiarezza di lettura delle stesse, sono state organizzate secondo gli analoghi criteri attuati dalla SOLAS per le tabelle 19-1 e 19-3 di cui alla regola 19, Cap. II-2.

Le predette navi devono essere in possesso dell'attestazione di idoneità.

2. Le sole navi soggette SOLAS, costruite prima del 1° settembre 1984, possono, in alternativa, rispondere ai requisiti prescritti per le navi SOLAS costruite dopo il 1° settembre 1984. In tal caso le predette navi devono essere in possesso del documento di conformità.

9 – Esenzioni per navi in navigazione locale

Tale articolo attribuisce la facoltà direttamente all'Autorità Marittima, di concedere esenzioni alle navi addette alla navigazione nazionale locale (all'interno dei porti), dalle prescrizioni di cui all'art. 7, a condizione che le stesse garantiscano un adeguato grado di sicurezza e che le merci trasportate rispondano alle norme del Codice IMDG.

10 – Unità di trasporto del carico – Costruzione e collaudo

1. Tale articolo riguarda i requisiti di costruzione e collaudo cui debbono soddisfare le unità di trasporto del carico (contenitori, carri ferroviari, veicoli stradali e cisterne).

2. Al comma 6 è stato concesso, ai soli veicoli cisterna stradali e carri cisterna ferroviari, in viaggi nazionali di durata inferiore alle due ore in condizioni meteomarine favorevoli, l'esenzione dalle prescrizioni del presente articolo, purché gli stessi rispondano, rispettivamente, almeno alla normativa nazionale in vigore per il trasporto su strada o ferrovia.

11 – Unità di trasporto del carico – Caricazione, stivaggio e rizzaggio

1. Tale articolo disciplina le modalità di caricazione, stivaggio e rizzaggio a bordo delle unità di trasporto del carico, in accordo al manuale di stivaggio (Cargo Securing Manual), prescritto dalla

regola 5 del Capitolo VII SOLAS, di cui devono essere dotate obbligatoriamente entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento, le navi da carico abilitate alle navigazioni nazionali, con esclusione della navigazione nazionale locale.

2. Per viaggi nazionali di durata inferiore alle due ore e per le navi da carico abilitate alla navigazione nazionale locale è stata concessa deroga alle sole norme relative al rizzaggio, rimanendo lo stesso sotto la responsabilità del Comando di bordo.

12 - Certificazioni

1. Tale articolo riguarda le certificazioni prescritte per le navi e per il trasporto di autoveicoli. In particolare le navi di cui all'art. 6, comma 1, del Decreto devono essere in possesso del documento di conformità, e le navi di cui all'art. 6, comma 2, e 7, devono essere in possesso dell'attestazione di idoneità, in conformità al modello di cui all'allegato II, con validità quinquennale e visite periodiche annuali.

2. Per il trasporto degli autoveicoli è necessario essere in possesso della certificazione di cui al nuovo art. 176 del Regolamento di sicurezza.

3. Si sottolinea, relativamente al documento di conformità, che lo stesso, giusta circolare MSC/Circ. 1027, dovrà essere rilasciato secondo il modello allegato alla predetta circolare, con validità non superiore a cinque anni e, comunque, correlata alla validità del certificato sicurezza costruzioni. Si richiama l'attenzione delle Autorità Marittime ed, in particolare, degli Organismi tecnici, sulle procedure e nuove prescrizioni dettata dalla circolare MSC/Circ. 1148 relativamente al rilascio e rinnovo del documento di conformità sopraccitato.

4. Il comma 6 consente all'Amministrazione di modificare direttamente il modello dell'attestazione di idoneità, al verificarsi di varianti normative introdotte dalla normativa internazionale.

16 – Autorizzazione all'imbarco, nulla osta allo sbarco, transhipment

Le procedure amministrative di dettaglio per l'imbarco/sbarco e transhipment delle merci pericolose in colli ed unità di trasporto del carico sono contenute nel Decreto Dirigenziale n° 36/2004 in data 13 Gennaio 2004.

Si precisa che il decreto di autorizzazione al trasporto di materie radioattive, prescritto al comma 7.1 del Decreto Dirigenziale sopraccitato, viene rilasciato, giusta articolo 21 del Decreto Legislativo 17 Marzo 1995, n° 230, dal Ministero delle Attività Produttive di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentiti l'APAT (Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici) ed il Ministero dell'Interno.

29 – Imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi – Campo di applicazione e disciplina

Tale articolo contiene la disciplina relativa agli imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi, stabilendosi l'obbligo per gli stessi di conformarsi, in ordine alla costruzione ed ai collaudi, alle prescrizioni del Codice IMDG.

Viene consentito, al fine di favorire l'intermodalità del trasporto, l'utilizzo di colli autorizzati per altre modalità di trasporto o provenienti dall'estero, purché contrassegnati con una marcatura equivalente a quella prescritta dal Codice IMDG.

32 – Approvazione degli imballaggi dei grandi imballaggi e dei contenitori intermedi

Tale articolo dispone in dettaglio le modalità con cui gli organismi autorizzati devono procedere all'approvazione degli imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi ed al rilascio della relativa certificazione.

Si evidenzia, al riguardo, come, diversamente da quanto disposto dalle norme vigenti prima dell'entrata in vigore del regolamento, il certificato di approvazione sarà rilasciato, direttamente dagli organismi autorizzati secondo un modello definito dall'Amministrazione.

E – DECRETO PER TRASPORTO INTERMODALE

Il Comando Generale ha, inoltre, provveduto ad emanare, in conseguenza del D.P.R. sopraccitato, un apposito provvedimento (D.M. 18-11-2005) che, per quanto concerne la navigazione nazionale:

- a) consenta di utilizzare le cisterne ed i veicoli cisterna costruiti in conformità alle circolari n. 310474/MP e n. 310476/MP del 1° agosto 1974;
- b) abroghi le predette circolari poiché la materia è oggi disciplinata dal succitato codice IMDG;
- c) consenta di imbarcare sulle navi traghetto i veicoli stradali ed i colli di merci pericolose su strada (ADR), come già previsto dal decreto 15 maggio 1972.

Inoltre, sempre allo scopo di favorire l'intermodalità del trasporto nei collegamenti nazionali, è stata introdotta la possibilità di utilizzare il documento di trasporto delle merci pericolose previsto dalle norme stradali (ADR) in luogo di quello previsto dalle norme marittime (codice IMDG).

F - PROCEDURE PER LE OPERAZIONI DI IMBARCO/SBARCO

Il Comando Generale ha provveduto ad emanare il Decreto Dirigenziale n° 36/2004 in data 13 Gennaio 2004 che disciplina le procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco, sbarco e transhipment delle merci pericolose in colli ed unità di trasporto del carico.

La novità fondamentale apportata da tale ultimo decreto è quella di semplificare o eliminare i controlli amministrativi, essendo, il rilascio dell'autorizzazione basato esclusivamente sulla presentazione da parte dell'utenza di autocertificazioni, con eliminazione dei controlli cartacei e conseguente semplificazione lavorativa, demandandosi i controlli e gli accertamenti di sicurezza al fine di verificare il puntuale rispetto delle norme in materia, a successive ispezioni, a campione, a bordo.