

MISURE DI SICUREZZA (CAPITOLO 1.10 ADR)

COLLEGAMENTI E IMPLICAZIONI IN AMBITO PORTUALE

dott. Tullio Foti

consulente chimico di porto

Sommario:

1	QUADRO GENERALE	156
2	LE DISPOSIZIONI RIGUARDANTI LA SICUREZZA INSERITE NELL'ADR, NEL RID E NEL CODICE IMDG	156
3	IL CODICE ISPS	159

1 QUADRO GENERALE

Al pari dell'ADR e del RID, il codice IMDG (*International maritime dangerous code*) è stato recentemente aggiornato con l'inserimento di un capitolo con disposizioni riguardanti la sicurezza.

Mentre i capitoli 1.10 inseriti sia nel RID che nell'ADR con gli aggiornamenti previsti dalle direttive 2004/110/CE e 2004/111/CE sono quasi identici, l'analogo capitolo 1.4, inserito nel codice IMDG insieme ad altri emendamenti adottati dalla risoluzione 157(78) del *Maritime safety committee* dell'IMO (*International maritime organization*) del 20 maggio 2004, differisce da questi in diversi punti.

2 LE DISPOSIZIONI RIGUARDANTI LA SICUREZZA INSERITE NELL'ADR, NEL RID E NEL CODICE IMDG

Innanzitutto occorre notare che, mentre gli aggiornamenti del RID e dell'ADR (rispettivamente il sesto ed il quinto) sono entrati in vigore il primo gennaio c.a., l'emendamento 32-04 del codice IMDG, in base alle procedure previste dalla SOLAS (*International convention for the safety of life at sea* del 1974), non potrà entrare in vigore prima del primo gennaio del 2006.

A questo proposito il *Maritime safety committee* dell'IMO, tenendo conto del fatto che gli aggiornamenti alle normative internazionali riguardanti le altre modalità di trasporto di merci pericolose sarebbero entrate in vigore il primo gennaio del 2005, ha invitato i governi che hanno sottoscritto la SOLAS (per i quali l'adozione del codice IMDG è divenuta obbligatoria a partire dal primo gennaio 2004) ad adottare, su base volontaria, in tutto o in parte gli emendamenti in questione a partire dal primo gennaio 2005.

Nella nota introduttiva al capitolo 1.4 compare la prima notevole differenza rispetto ai capitoli 1.10 dell'ADR e del RID, cioè il fatto che tutte le prescrizioni del capitolo, ad eccezione del paragrafo 1.4.1.1, non sono obbligatorie ma costituiscono solo delle raccomandazioni. La nota rinvia al paragrafo 1.1.1.5 del codice IMDG, che elenca le prescrizioni considerate non obbligatorie, al quale è stato aggiunto il nuovo capitolo 1.4.

Le disposizioni generali, a differenza dell'ADR e del RID, non sono raccolte in un unico paragrafo ma sono divise in "*Disposizioni generali per le compagnie, le navi e le installazioni portuali*", paragrafo 1.4.1, ed in "*Disposizioni generali per il personale di terra*", paragrafo 1.4.2.

Il paragrafo 1.4.1.1 - l'unico del codice IMDG contenente norme obbligatorie in tema di sicurezza - introduce la fondamentale differenza rispetto all'ADR ed al RID nell'affrontare questa problematica, facendo riferimento al codice ISPS (*International ship and port facility security code*), sviluppato appositamente per incrementare la sicurezza delle aree portuali.

Data la particolarità delle aree portuali, nelle quali frequentemente coesistono attività quali il trasporto e lo stoccaggio temporaneo di merci pericolose e non, alla rinfusa o in colli, il trasporto di passeggeri, lo svolgimento di attività industriali, cantieristiche, diportistiche e nelle quali possono essere presenti installazioni di rilevante importanza economica o strategica e siti

vulnerabili quali stazioni marittime con grandi concentrazioni di passeggeri, si è reso necessario regolamentare la sicurezza di queste aree nel loro insieme con un apposito codice.

Gli emendamenti alla Convenzione SOLAS adottati nella Conferenza Diplomatica sulla Sicurezza Marittima tenutasi a Londra il 22 dicembre 2002, con l'introduzione del nuovo capitolo XI-2 relativo alla sicurezza, impongono alle nazioni contraenti l'adozione di questo codice a partire dal 1 luglio 2004.

Il paragrafo 1.4.1.1 del codice IMDG precisa che il nuovo capitolo XI-2 della SOLAS e la parte A del codice ISPS si applicano alle compagnie, alle navi ed alle installazioni portuali coinvolte nel trasporto di merci pericolose alle quali queste norme sono applicabili, tenendo conto delle linee guida contenute nella parte B del codice ISPS. Inoltre, dato che la convenzione SOLAS 74 si applica alle navi di stazza lorda di 500 tonnellate o superiori, il paragrafo 1.4.1.2 raccomanda ai governi contraenti di adottare prescrizioni di sicurezza per le navi di stazza lorda inferiore.

È utile sottolineare che, mentre l'adozione della normativa riguardante la sicurezza delle aree portuali nel loro insieme è obbligatoria ed è entrata in vigore il primo luglio 2004, quella riguardante le singole navi che trasportano merci pericolose in colli (che comunque poco aggiunge a quanto già previsto dal codice ISPS) è facoltativa ed entrerà in vigore il primo gennaio 2006.

La diversità tra le problematiche riguardanti il trasporto marittimo di merci pericolose in colli e quelle relative al trasporto stradale e ferroviario è evidenziata anche dal fatto che sia l'ADR che del RID si limitano a menzionare i "luoghi di ancoraggio" ed a fornire generiche prescrizioni di sicurezza per essi (paragrafo 1.10.1.3) mentre l'Organizzazione Marittima internazionale ha redatto un intero codice sulla sicurezza delle aree portuali.

È anche interessante notare che il tema della sicurezza (intesa come safety) del trasporto e della movimentazione di merci pericolose nelle aree portuali è stato affrontato dall'IMO con un testo (*Recommendations on the safe transport of dangerous goods and related activities in port areas*) che non contiene prescrizioni obbligatorie ma linee guida per le Autorità locali preposte all'emanazione di norme in materia.

È pertanto opportuno, dopo un breve confronto tra le norme contenute nei capitoli 1.10 dell'ADR e del RID ed il capitolo 1.4 del codice IMDG, soffermarsi sulle implicazioni che il codice ISPS ha sul trasporto intermodale di merci pericolose in colli nelle aree portuali.

Il paragrafo 1.4.1 si conclude con prescrizioni riguardanti la formazione e l'informazione di tutto il personale coinvolto nel trasporto di merci pericolose, ed in particolare dei responsabili della sicurezza e del personale di terra con responsabilità riguardanti la sicurezza (figure identificate dal codice ISPS) in merito ai rischi specifici delle merci pericolose trasportate. Questa formazione ed informazione specifica si deve aggiungere a quanto già previsto dal codice ISPS. È anche richiesto che tutto il personale coinvolto nel trasporto di merci pericolose abbia familiarità con le prescrizioni dei piani di sicurezza (previsti dal codice ISPS) relativi a queste merci.

Il personale di terra, al quale si riferiscono le prescrizioni del paragrafo 1.4.2, è definito dal codice IMDG nel paragrafo 1.3.1.2 ed è costituito da coloro che:

- classificano le merci pericolose ed identificano i loro Nomi Appropriati di Spedizione;
- imballano le merci pericolose;
- etichettano e marcano le merci pericolose;
- caricano e scaricano le unità di carico;
- preparano i documenti di trasporto delle merci pericolose;
- forniscono le merci pericolose per il trasporto;
- accettano le merci pericolose per il trasporto;
- maneggiano le merci pericolose per il trasporto;
- preparano i piani di carico e di stivaggio per le merci pericolose;
- caricano e scaricano le merci pericolose sulle e dalle navi;
- trasportano le merci pericolose;
- fanno rispettare le norme vigenti, vigilano o verificano la conformità delle operazioni con le norme vigenti;
- sono in altro modo coinvolti con il trasporto di merci pericolose secondo quanto determinato dalle autorità competenti.

Vengono però esclusi:

- il responsabile della sicurezza della compagnia ed il personale di terra della compagnia a questo preposto, nominati nel paragrafo 13.1 della parte A del codice ISPS;
- il responsabile della sicurezza della nave ed il personale di bordo nominati nei paragrafi 13.2 e 13.3 della parte A del codice ISPS;
- il responsabile della sicurezza dell'installazione portuale, il personale incaricato della sicurezza dell'installazione portuale ed il personale dell'installazione portuale avente le specifiche mansioni di sicurezza, nominati nei paragrafi 18.1 e 18.2 della parte A del codice ISPS.

Per la formazione dei suddetti responsabili e del suddetto personale deve essere fatto riferimento al codice ISPS.

Le prescrizioni sulla formazione in materia di sicurezza previste dal codice IMDG per il personale di terra nel paragrafo 1.4.2.3 sono del tutto analoghe a quelle previste dall'ADR e dal RID nel paragrafo 1.10.2. In tutti e tre i casi si fa riferimento al capitolo 1.3, riguardante, nel caso del codice IMDG, la formazione in generale del personale di terra, la quale deve prevedere anche elementi di sensibilizzazione alla sicurezza. Si ricorda che per il codice IMDG, secondo quanto previsto dal paragrafo 1.1.1.5, le prescrizioni riguardanti la formazione del personale di terra, non sono obblighi ma raccomandazioni. I ricevitori non sono nominati esplicitamente dal codice IMDG in quanto, nella quasi totalità dei casi, il trasporto marittimo di merci pericolose non ha origine né termine all'interno dell'area portuale, la quale, di norma, costituisce in luogo di cambio di modalità di trasporto.

Per quanto riguarda la formazione del personale di bordo in generale, al livello internazionale si applica la Convenzione STCW (*International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers*, 1978).

Non è presente nel capitolo 1.4 del codice IMDG uno specifico paragrafo sulla formazione in materia di sicurezza, come nell'ADR e nel RID, in quanto questa è già tratta nei paragrafi 1.4.1 e 1.4.2, dove si fa anche riferimento alle prescrizioni in materia dettate dal codice ISPS.

Nel paragrafo conclusivo sulle merci pericolose ad alto rischio (1.4.3), queste vengono definite dal codice IMDG con una descrizione ed un elenco praticamente corrispondente alla tabella 1.10.5 dell'ADR e del RID ma che è considerato "indicativo". Questo fatto, ancora una volta, riflette la particolarità del trasporto marittimo rispetto alle altre modalità di trasporto, infatti in questo si può verificare la presenza su di un singolo mezzo di trasporto di quantità molto maggiori di merci pericolose e di una loro molto maggiore varietà, con conseguenze potenzialmente molto più gravi in caso di incidente.

La differenza sostanziale nelle prescrizioni riguardanti le merci pericolose ad alto rischio deriva, di nuovo, dalla precedente adozione del codice ISPS che impone l'adozione di piani di sicurezza a navi ed installazioni portuali anche se non coinvolte nel trasporto di merci pericolose. Per questo motivo le prescrizioni del paragrafo 1.4.3 non si applicano alle navi ed alle installazioni portuali, per le quali si rimanda ai piani di sicurezza previsti dal codice ISPS, ma solo agli "speditori ed agli altri operatori che intervengono nel trasporto di merci pericolose ad alto rischio", i quali sono tenuti ad adottare e ad osservare un piano di sicurezza, analogamente a quanto previsto dall'ADR e dal RID nel paragrafo 1.10.3.2.

Dal momento che la quasi totalità delle merci pericolose non viene prodotta e non inizia la sua catena di trasporto, così come non la termina, all'interno delle aree portuali, in sostanza il codice IMDG rimanda al codice ISPS per i piani di sicurezza riguardanti navi, installazioni portuali ed il relativo personale ed ai piani di sicurezza previsti dall'ADR e dal RID per quanto riguarda le altre modalità di trasporto che si interfacciano a quella marittima all'interno dell'area portuale.

3 IL CODICE ISPS

Occorre quindi esaminare più in dettaglio il codice ISPS (*International ship and port facility security code*) per rendersi conto di come le sue prescrizioni riguardino il trasporto di merci pericolose.

Il codice ISPS è diviso in una parte A, contenente prescrizioni obbligatorie, ed una parte B, contenente le linee guida per l'adempimento delle prescrizioni di sicurezza contenute nel capitolo XI-2 della SOLAS e nella parte A del codice ISPS stesso.

Scopo del codice ISPS, come del nuovo capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS, è incrementare la sicurezza marittima, intesa come condizione, garantita da accordi internazionali, che porta alla massima riduzione possibile dei pericoli, con un complesso di misure, cautelative ed operative, antiterrorismo e antisabotaggio tese a prevenire, eliminare o rendere meno gravi i danni o i rischi alle navi ed alle installazioni portuali, garantendone l'inviolabilità.

Il codice si applica alle navi passeggeri (comprese le unità veloci), alle

navi da carico (comprese le unità veloci) di stazza lorda uguale o superiore alle 500 tonnellate, ed alle piattaforme mobili di perforazione in viaggi internazionali ed alle installazioni portuali utilizzate dalle suddette navi in viaggi internazionali. Sono previste norme anche per le compagnie armatoriali.

È facoltà degli Stati contraenti estendere l'applicazione della parte A del codice alle installazioni portuali usate solo occasionalmente da tali navi in viaggi internazionali.

Sono previsti tre livelli di sicurezza: il livello uno, corrispondente al livello minimo di sicurezza, che deve essere mantenuto costantemente; il livello 2, al quale devono essere elevate e mantenute misure di sicurezza supplementari per tutto il tempo in cui viene dichiarato un elevato rischio per la sicurezza, ed il livello 3 al quale devono essere elevate e mantenute misure di sicurezza supplementari per tutto il tempo in cui viene dichiarato un rischio per la sicurezza probabile o imminente, anche se non è possibile individuare il preciso obiettivo dell'eventuale attacco.

Vengono definiti il piano di sicurezza della nave, il piano di sicurezza dell'installazione portuale, le figure del responsabile della sicurezza della nave, del responsabile della sicurezza dell'installazione portuale ed del responsabile della sicurezza della compagnia.

Gli Stati contraenti hanno la responsabilità di stabilire il livello di sicurezza da adottare e di predisporre i piani per la protezione da incidenti derivanti da violazioni della sicurezza.

In alcuni casi può essere richiesta alla nave o all'installazione portuale una dichiarazione di sicurezza, il cui scopo principale è assicurare, in situazioni comportanti particolari rischi o problemi, il raggiungimento di un accordo tra la nave e l'installazione portuale o tra la nave ed altre navi con le quali la prima debba svolgere operazioni commerciali, sulle misure di sicurezza che ciascuna parte dovrà adottare, conformemente ai propri piani di sicurezza. La movimentazione di merci pericolose è uno dei casi citati, per i quali può essere richiesta una dichiarazione di sicurezza.

La compagnia armatoriale deve assicurare che nel piano di sicurezza di bordo sia esplicitamente dichiarata l'autorità del comandante della nave e deve fornire al proprio responsabile per la sicurezza ed al responsabile per la sicurezza di bordo tutti i mezzi necessari per adempiere agli obblighi previsti dal capitolo XI-2 della SOLAS e dalla parte A del codice ISPS.

La nave ha l'obbligo di agire in accordo con i livelli di sicurezza stabiliti dal locale stato contraente. Se la compagnia armatoriale decide di far operare una propria nave ad un livello di sicurezza superiore a quello vigente nel porto, ne deve dare immediata comunicazione all'autorità competente ed al responsabile della sicurezza dell'installazione portuale.

È necessario effettuare la valutazione della sicurezza della nave per poter redigere il piano di sicurezza della nave e per poterlo aggiornare. Il responsabile della sicurezza della compagnia potrà ricorrere ad organizzazioni riconosciute per la valutazione della sicurezza.

Ogni nave deve avere a bordo un piano di sicurezza, approvato dalla

propria compagnia, che deve contenere le istruzioni per i tre diversi livelli di sicurezza. A bordo della nave deve anche essere custodita la documentazione relativa a diverse attività inerenti il piano di sicurezza (quali esercitazioni, cambi di livello, minacce, revisioni, manutenzione dell'attrezzatura ecc.).

La compagnia amatoriale deve nominare un proprio responsabile della sicurezza della compagnia, così come per ogni nave deve essere nominato un responsabile della sicurezza della nave.

Per il responsabile di compagnia per la sicurezza e per il personale di terra, per il responsabile per la sicurezza della nave e per il personale preposto è prevista una adeguata formazione e delle esercitazioni periodiche.

È competenza degli Stati contraenti stabilire a quale livello di sicurezza devono conformarsi le installazioni portuali. Nel fare questo si dovrà cercare di ridurre al minimo gli inconvenienti per i passeggeri e per le operazioni commerciali.

Per redigere il piano di sicurezza dell'Installazione portuale è necessario effettuare un valutazione della sicurezza dell'impianto portuale, anche mediante ricorso ad una organizzazione riconosciuta.

Anche per le installazioni portuali dovrà essere nominato un responsabile della sicurezza, che dovrà possedere una adeguata formazione e dovrà provvedere all'effettuazione di esercitazioni periodiche da parte del personale preposto.

Ogni nave soggetta al codice ISPS dovrà essere sottoposta a visita per la verifica del sistema di sicurezza prima dell'entrata in servizio o prima della prima emissione del certificato internazionale di sicurezza della nave; ad una visita di rinnovo (ad intervalli non superiori a cinque anni), a visite intermedie ed a visite occasionali. Le visite devono essere effettuate da funzionari della compagnia o da organizzazioni riconosciute.

Il Certificato internazionale di sicurezza della nave ha una validità non superiore ai cinque anni e deve essere rinnovato periodicamente. In alcuni casi particolari possono essere emessi certificati internazionali di sicurezza della nave provvisori, con validità non superiore ai sei mesi.

Chiaramente il codice ISPS, data l'ampiezza della problematica affrontata, non tratta in maniera specifica delle merci pericolose ma è chiaro che il trasporto e la movimentazione di merci pericolose in area portuale diventa un elemento in più da prendere in considerazione nella redazione dei piani di sicurezza della nave e delle installazioni portuali, così come i piani di sicurezza relativi alle altre modalità di trasporto dovranno interfacciarsi con questi nell'articolata gestione della sicurezza nei rapporti bordo/terra.