

Codice statutario dell'Agenzia svedese dei trasporti



AGENZIA
SVEDESE DEI
TRASPORTI

TSFS 20[Anno]:[No]

Pubblicato

il [\[Selezionare una data\]](#)

MARITTIMO

**Il regolamento dell'Agenzia svedese dei trasporti
in materia di trasporto di merci sulle navi e sui
terminal visitati dalle navi che caricano o scaricano
merci solide alla rinfusa;**

Sommario

Capo 1 - Disposizioni generali.....	1
Ambito di applicazione.....	1
Definizioni.....	2
Informazioni obbligatorie sul carico.....	6
Stivaggio e messa in sicurezza del carico sulle navi.....	7
Manuale di messa in sicurezza del carico.....	8
Pesticidi.....	10
Analisi dell'ossigeno e rilevamento di gas pericolosi.....	10
Capitolo 2 — Fissare il carico all'interno o su vettori merci.....	11
Capitolo 3 — Carico, scarico e stivaggio di portarinfuse.....	12
Deroghe.....	13
Requisiti di idoneità per le navi.....	13
Requisiti di idoneità per i terminal.....	13
Responsabilità dell'operatore del terminal.....	13
Responsabilità del comandante.....	14
Responsabilità del rappresentante del terminal.....	14
La procedura di carico e scarico.....	14
Capitolo 4 — Trasporto di merci solide alla rinfusa.....	15
Capitolo 5 — Trasporto di cereali.....	16
Capitolo 6 — Divieto dei processi fisici di miscelazione e produzione sulle navi durante la navigazione.....	16
Entrata in vigore e disposizioni transitorie.....	17
Allegato 1 — Determinazione della massa lorda verificata (VGM) utilizzando il metodo 1 e il metodo 2.....	19
Descrizione dei metodi di pesatura.....	19
<i>Metodo 1.....</i>	<i>19</i>
<i>Metodo 2.....</i>	<i>19</i>
Applicazione del metodo 2.....	19
<i>Fase 1 - Peso del carico.....</i>	<i>20</i>
<i>Fase 2 - Peso dell'imballaggio.....</i>	<i>20</i>
<i>Fase 3 - Peso dei pallet, delle attrezzature di rizzaggio e dei materiali di bloccaggio.....</i>	<i>20</i>
<i>Fase 4 - Peso del container vuoto (peso della tara).....</i>	<i>20</i>
<i>Fase 5 - Peso lordo del container imballato.....</i>	<i>20</i>

[Allegato 2. Orientamenti per la preparazione del manuale di
fissaggio del carico](#)

[Allegato 3. Codice di sicurezza per lo stivaggio e la messa in
sicurezza del carico](#)

[Allegato 4. Codice di sicurezza per le navi che trasportano carichi di legname](#)

[Allegato 5. Stivaggio sicuro e messa in sicurezza delle unità di carico e altre entità in navi diverse dalle navi portacontainer cellulari](#)

[Allegato 6. Elementi di cui tenere conto quando si considera lo stivaggio sicuro e la messa in sicurezza delle unità di carico e dei veicoli sulle navi](#)

[Allegato 7. Raccomandazioni per l'ingresso negli spazi chiusi a bordo delle navi](#)

[Allegato 8. Orientamenti per la messa in sicurezza delle modalità di trasporto di veicoli stradali a bordo di navi ro-ro](#)

[Allegato 9. Accelerazioni di progettazione per il trasporto marittimo dai porti svedesi](#)

[Allegato 10. Configurazione degli accordi di sicurezza del carico nelle navi da carico](#)

[Allegato 11. Requisiti di idoneità per le navi portarinfuse](#)

[Allegato 12. Requisiti di idoneità per i terminal](#)

[Allegato 13. Informazioni da includere negli opuscoli informativi](#)

[Allegato 14. Informazioni che il comandante della nave deve fornire al terminal](#)

[Allegato 15. Obblighi del comandante della nave prima e durante il carico o lo scarico](#)

[Allegato 16. Informazioni che il terminal deve fornire al comandante della nave](#)

[Allegato 17. Obblighi del rappresentante del terminal prima e durante il carico o lo scarico](#)

[Allegato 18. Piano di carico o scarico](#)

[Allegato 19. Lista di controllo della sicurezza della nave/terra per il carico o lo scarico di navi portarinfuse](#)

[Allegato 20. Orientamenti per il completamento della lista di controllo della sicurezza della nave/terra](#)

[Allegato 21. Adozione del codice internazionale per il trasporto sicuro di cereali sfusi](#)

Codice statuario dell'Agenzia svedese dei trasporti



AGENZIA
SVEDESE DEI
TRASPORTI

TSFS 20[Anno]:[N.]

Pubblicato
il [Selezionare una data]

I regolamenti e i consigli generali dell'Agenzia svedese dei trasporti sul trasporto di merci sulle navi e sui terminal visitati dalle navi che caricano o scaricano merci solide alla rinfusa;

MARITTIMO

adottato il [Selezionare una data].

In virtù delle sezioni 2 e 3 dell'ordinanza (2003:439) relativa al carico e allo scarico di navi portarinfuse e del capitolo 2, sezione 4 dell'ordinanza sulla sicurezza delle navi (2003:438), l'Agenzia svedese dei trasporti stabilisce¹ le seguenti norme e adotta i seguenti consigli generali.

Capo 1 - Disposizioni generali

Ambito di applicazione

Sezione 1² Salvo diversa indicazione, il presente regolamento si applica a:

1. le navi che trasportano merci all'interno del territorio marittimo svedese e navi svedesi che trasportano merci al di fuori del territorio marittimo;
2. il carico nelle navi da carico destinato al trasporto marittimo; e
3. i terminal in Svezia visitati da portarinfuse.

Sezione 1a Le navi adibite alla navigazione interna non rientrano nell'allegato 5. La risoluzione A.489(XII) dell'IMO nella sezione 12, paragrafo 3, costituisce solo una raccomandazione per le navi adibite alla navigazione interna.

Sezione 1b Se non diversamente specificato, il presente regolamento non si applica a

1. le navi marittime nazionali che effettuano tragitti nazionali;
2. le navi con scafo di lunghezza inferiore a 15 metri;
3. il passaggio sicuro del territorio marittimo svedese da parte di una nave straniera; e

¹ Cfr. direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione.

² Corrisponde al regolamento SOLAS VI/1.1.

4. il trasporto di sostanze liquide o gassose alla rinfusa.

Definizioni

Sezione 2 Ai fini del presente regolamento, se non diversamente specificato, si utilizzano le seguenti definizioni:

<i>SOLAS</i>	(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974;
<i>autorità competente</i>	un'autorità nazionale, regionale o locale di uno Stato membro abilitata a norma del diritto nazionale ad applicare e far rispettare i requisiti della direttiva 2001/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce requisiti e procedure armonizzati per la sicurezza del carico e dello scarico di navi portarinfuse;
<i>codice BLU</i>	(Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers) Codice di pratica per il carico e lo scarico sicuri dei navi portarinfuse, adottato dalla risoluzione A.862(20) dell'IMO e successive modifiche;
<i>nave portarinfuse</i>	— una nave costruita con un unico ponte, cisterne laterali superiori e cisterne laterali tramoggia in locali di carico e destinata principalmente al trasporto di merci solide alla rinfusa, o — un vettore di minerali, vale a dire una nave a un ponte avente due paratie longitudinali e doppio fondo in tutta la regione di carico e che è destinato a trasportare unicamente carichi di minerale nel centro di stiva, o — un vettore combinato quale definito nella regola II-2/3.14 della convenzione SOLAS del 1974;

<i>miscelazione fisica</i>		processo mediante il quale le pompe e i sistemi di tubazioni di una nave sono utilizzati per far circolare due o più carichi diversi all'interno della nave al fine di generare un carico con una nuova denominazione di prodotto;
<i>blocco</i>		(bracing) un metodo per impedire lo slittamento del carico e, se il blocco si estende a un'altezza sufficiente, anche per prevenire il ribaltamento, mediante l'attacco a elementi strutturali della nave, della nave da carico o di un altro carico;
<i>IMO</i>		(International Maritime Organization) Organizzazione marittima internazionale;
<i>vie interne</i>	<i>navigabili</i>	vie navigabili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, modifica la direttiva 2009/100/CE e abroga la direttiva 2006/87/CE nella sua versione originale;
<i>breve internazionale</i>	<i>viaggio</i>	viaggio durante il quale — una nave non si trova a più di 200 miglia nautiche da un porto o da un luogo in cui i passeggeri e l'equipaggio possono essere trasportati in sicurezza; — la distanza tra il porto di partenza e il porto finale di destinazione è di massimo 600 miglia nautiche; — il viaggio di ritorno è di massimo di 600 miglia nautiche, e — il porto finale di destinazione è l'ultimo porto di scalo durante il viaggio programmato, vale a dire il porto in cui la nave inizia il viaggio di ritorno verso il porto in cui ha avuto inizio il viaggio;
<i>vettore cargo</i>		veicoli, vagoni, container, cassette, scatole, contenitori per il trasporto o unità simili destinati al trasporto di merci;
<i>spostamento del carico</i>	<i>del</i>	lo spostamento del carico durante il trasporto in modo tale che <i>fissaggio del carico</i> sia danneggiato o causi un rischio di lesioni alle persone o di danni al carico; <i>vettore cargo</i> , o nave;
<i>informazioni del carico</i>	<i>sul</i>	le informazioni sul carico di cui al capo 1, sezioni 3 e 4;
<i>fissaggio del carico</i>	<i>del</i>	metodi per prevenire lo <i>spostamento del carico</i> durante il trasporto;

<i>attrezzature per la messa in sicurezza del carico</i>	qualsiasi apparecchiatura utilizzata sotto qualsiasi aspetto per <i>la messa in sicurezza del carico</i> ;
<i>bloccaggio</i>	metodo per impedire lo slittamento e/o il ribaltamento del carico mediante fissaggio meccanico;
<i>MBL</i>	(Carico minimo di rottura) il carico di rottura dell'attrezzatura di sicurezza del carico;
<i>MSL</i>	(Carico massimo di sicurezza) il carico massimo ammissibile dell'attrezzatura di sicurezza del carico;
<i>pacchi</i>	merci che vengono raccolte insieme in piccoli <i>vettori cargo</i> ad esempio scatole di cartone o casse, indipendenti o su pallet aperti;
<i>processo produttivo</i>	reazione chimica intenzionale tra carichi di navi o tra carichi di nave e qualsiasi altra sostanza;
<i>lunghezza dello scafo</i>	lunghezza fuori tutto dello scafo, compresi gli equipaggiamenti fissi e gli accessori integrati in modo permanente;
<i>cereale</i>	frumento, granturco, avena, segale, orzo, riso, legumi e semi, e loro forme trasformate che si comportano in modo simile al cereale allo stato naturale;
<i>Codice dei cereali</i>	(International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk) Il codice internazionale per il trasporto sicuro di cereali alla rinfusa, adottato con la risoluzione MSC.23(59) dell'IMO e successive modifiche;
<i>rizzaggio</i>	metodo per impedire lo slittamento e/o il ribaltamento del carico mediante attrezzature di fissaggio dello stesso;
<i>terminal</i>	qualsiasi impianto fisso, galleggiante o mobile attrezzato e utilizzato per il carico o lo scarico di merci solide alla rinfusa verso o a partire da portarinfuse;
<i>operatore del terminal</i>	il proprietario di un terminal o la persona fisica o giuridica alla quale il proprietario ha trasferito la responsabilità delle operazioni di carico o scarico condotte presso il terminal per una determinata nave portarinfuse;
<i>rappresentante del terminal</i>	la persona designata dall'operatore del terminal ad avere la responsabilità generale e l'autorità per il controllo delle operazioni di carico o scarico condotte dal terminal per una determinata nave portarinfuse;

<i>codice TDC</i>	(Code of Safe Practice for Ships carrying Timber Deck Cargoes, 2011, TDC Code) Codice di pratiche sicure per le navi che trasportano carichi di legname, 2011, adottato con la risoluzione A.1048(27) dell'IMO con rettifica, e successive modifiche;
<i>spedizioniere</i>	persona che stipula un accordo sul trasporto di merci con un vettore, o in nome o per conto del quale tale accordo è concluso;
<i>massa lorda verificata (VGM)</i>	il peso lordo di un container imballato, determinato applicando uno dei due metodi di cui all'allegato 1.

Informazioni obbligatorie sul carico

Sezione 3³ In tempo utile prima del carico, il comandante della nave deve assicurarsi di disporre delle informazioni obbligatorie sul carico. Per le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate, le informazioni devono essere fornite in un modulo informativo sul carico. Il modulo può essere in formato elettronico.

Utilizzando le informazioni sul carico, il comandante deve essere in grado di garantire che:

1. diversi tipi di carico sono compatibili l'uno con l'altro e adeguatamente separati gli uni dagli altri;
2. il carico è adatto per la nave;
3. il carico può essere caricato, stivato e fissato nel modo richiesto; e
4. I contenitori caricati a bordo hanno una massa lorda verificata (VGM).

Il requisito di cui al secondo comma, punto 4, non si applica ai container per viaggi nazionali o ai container su telai o rimorchi utilizzati su o da una nave ro-ro in un viaggio internazionale breve.

Consigli generali

Il modulo informativo sul carico può apparire come nell'allegato 1. Se si utilizza un altro formato, le informazioni da fornire devono comprendere quanto meno le stesse informazioni indicate nel modulo di cui all'allegato 1.

Gli orientamenti in merito ai dettagli da inserire nelle informazioni sul carico sono reperibili per il rispettivo carico nel codice CSS (allegato 3), nel codice TDC (allegato 4), nel codice dei cereali (allegato 21) e nelle circolari MSC/- Circ.525, MSC/Circ.548 e MSC/Circ.663 dell'IMO.

Sezione 4⁴ Se la rottura o il carico generale è trasportato in vettori merci, le informazioni sul carico devono includere almeno una descrizione generale

³ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/1.2 e 2.1-2.

⁴ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/2.2.

del carico, della massa lorda del carico o del vettore merci e di qualsiasi altra caratteristica speciale pertinente del carico.

Se il vettore merci è un container trasportato su navi internazionali, esclusi i container su telai o rimorchi utilizzati su o da una nave ro-ro per un viaggio internazionale breve, le informazioni sul carico devono includere anche la massa lorda verificata del container (VGM) di cui all'allegato 1.

Consigli generali

A seconda della quantità e della natura del carico, le informazioni sul carico dovrebbero essere fornite conformemente alle sezioni 3 e 4, anche sulle navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate (TSFS 2016:52).

Sezione 5⁵ Prima del carico, il comandante deve garantire che il peso lordo effettivo dei container soggetti al requisito relativo alla massa lorda verificata (VGM) di cui alla sezione 4, secondo comma, corrisponda alla massa lorda verificata dichiarata nelle informazioni sul carico. Se la massa lorda verificata non è specificata nelle informazioni sul carico di un container, il container non deve essere caricato sulla nave.

Per le altre unità di carico, il comandante, se possibile, deve assicurarsi, prima del carico, che il loro peso lordo effettivo corrisponda alla massa indicata nella documentazione di trasporto.

Consigli generali

L'obbligo di cui alla sezione 5, primo comma, può essere soddisfatto mediante controlli di pesatura o verifica della documentazione o di altre informazioni fornite dallo speditore, che dimostrino l'affidabilità della massa lorda verificata (VGM) dichiarata nelle informazioni sul carico. Lo spedizioniere può ad esempio dimostrare che l'azienda dispone di un sistema di gestione della qualità che include un processo di pesatura.

Stivaggio e messa in sicurezza del carico sulle navi

Sezione 6⁶ Le navi devono essere caricate e zavorrate in modo da mantenere la navigabilità delle stesse navi per tutto il tragitto. Il carico trasportato sul ponte o sotto il ponte deve essere caricato, stivato e fissato in modo che:

- la stabilità o la resistenza strutturale della nave non è compromessa;
- il carico non si sposta durante il trasporto; e
- la sicurezza della nave o delle persone a bordo non è altrimenti compromessa.

⁵ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/2.3 e 2.6.

⁶ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/5.1.2.

Sezione 7 Per tutti i tipi di carico, il numero, la resistenza e l'elasticità delle attrezzature di ancoraggio, chiusura, bloccaggio e altri dispositivi di messa in sicurezza devono essere tali che:

1. la disposizione può resistere alle forze generate dalle accelerazioni di progettazione; e
2. il carico non può spostarsi.

Per il fissaggio del carico a bordo delle navi possono essere utilizzate solo attrezzature in buone condizioni di funzionamento e con la potenza richiesta.

Potrebbe essere necessario innalzare il livello di sicurezza specificato in tali regolamenti, se necessario in circostanze eccezionali.

Consigli generali⁷

Le attrezzature di rizzatura e gli airbag per il fissaggio del carico devono essere contrassegnati con MSL o MBL. Se l'apparecchiatura non indica l'MSL, l'MSL per i diversi tipi di apparecchiature può essere calcolato conformemente alla sezione "Fattori di sicurezza" dell'allegato 9.

Sezione 8⁸ Dopo il carico, un container non può pesare più del peso lordo massimo ammissibile, che deve essere indicato sulla targhetta di omologazione di sicurezza del container conformemente all'articolo 6 della legge sui container (1980:152).

Manuale di messa in sicurezza del carico

Sezione 9⁹ Ogni nave deve essere dotata di un manuale di messa in sicurezza del carico specifico per la nave. Il manuale deve essere approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera della nave e tenuto aggiornato. Per le navi svedesi, il manuale di messa in sicurezza del carico e le relative modifiche devono essere sottoposti all'approvazione dell'Agenzia svedese dei trasporti.

Il primo comma non si applica a:

1. le navi che trasportano carichi solidi alla rinfusa;
2. le navi che operano solo nella zona marittima E; oppure
3. le imbarcazioni che operano su vie navigabili interne solo nella zona 3 o 4.

Per le navi straniere di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate, si applica il primo comma a meno che l'amministrazione dello Stato di bandiera della nave non abbia deciso diversamente.

Sezione 10¹⁰ Il manuale di messa in sicurezza del carico deve contenere istruzioni per lo stivaggio e il fissaggio del carico conformemente alle

⁷ Questa modifica abroga l'ultimo paragrafo.

⁸ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/5.5.

⁹ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/5.6.

¹⁰ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/5.6.

disposizioni della circolare MSC.1/Circ.1353/-Rev.2 dell'IMO, salvo quanto disposto nella sezione 11. La versione araba, inglese, francese, cinese, russa e spagnola del testo della circolare avrà la stessa validità¹¹. La versione inglese della circolare figura nell'allegato 2 del presente regolamento.

Sezione 11 Per le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate su un viaggio nazionale, l'Agenzia svedese dei trasporti può, se opportuno in relazione alla natura del carico e della nave e, su richiesta, consentire alla nave di disporre di un manuale di sicurezza del carico con contenuto semplificato.

Il manuale di messa in sicurezza del carico con contenuto semplificato e modifiche deve essere sottoposto all'approvazione dell'Agenzia svedese dei trasporti.

Un manuale di messa in sicurezza del carico con contenuto semplificato deve contenere almeno:

- un elenco di tutte le attrezzature per la messa in sicurezza del carico a bordo, per tipo e quantità, compresa una descrizione, istruzioni per l'uso e l'MSL dell'apparecchiatura;
- esempi di come mettere in sicurezza il carico, nonché le basi di calcolo e le configurazioni;
- un piano di punti di rizzaggio; e
- procedure per controllare lo stato dell'apparecchiatura ed eliminare le apparecchiature che non sono in buone condizioni di funzionamento, come richiesto dalla sezione 7.

Sezione 12¹² Nel preparare i manuali di messa in sicurezza del carico per le navi svedesi, salvo quanto disposto nella sezione 13, a seconda della natura del carico e della nave, devono essere rispettate le disposizioni di cui ai punti da 1 a 3.

1. Codice CSS.
2. Codice TDC.
3. Risoluzioni dell'IMO A.489(XII), A.533(13), modificate da MSC.1/-Circ.1354 e MSC.479(102).

Metodi diversi da quelli specificati in 1-3 possono essere approvati con decisione dell'Agenzia svedese dei trasporti, se forniscono un livello di sicurezza equivalente o superiore.

Le versioni araba, inglese, francese, cinese, russa e spagnola dei codici e delle risoluzioni hanno la stessa validità. Le versioni inglesi del codice CSS, del codice TDC e delle risoluzioni dell'IMO di cui sopra sono fornite sotto forma di allegati da 3 a 8 del presente regolamento.

Sezione 13 La persona che prepara un manuale di messa in sicurezza del carico con contenuto semplificato conformemente alla sezione 11 non è tenuta ad applicare le disposizioni della sezione 12. La disposizione dei

¹¹ I testi in arabo, francese, cinese, russo e spagnolo sono disponibili presso l'IMO.

¹² Corrisponde al regolamento SOLAS VI/1.2 e 5.1-2.

fissaggi del carico, invece, può essere configurata conformemente al capo 2, tenendo conto della natura del carico e della nave.

Sezione 14 Il carico deve essere stivato e fissato conformemente alle istruzioni contenute nel manuale di fissaggio del carico.

Sezione 15 L'Agenzia svedese dei trasporti può concedere esenzioni dall'obbligo di un manuale di fissaggio del carico per le navi svedesi, se ciò è ragionevole in considerazione dell'area d'uso limitata della nave o di altre circostanze particolari.

Pesticidi

Sezione 16¹³ Quando si utilizzano pesticidi negli spazi di carico, devono essere prese le precauzioni necessarie.

Consigli generali

Quando si utilizzano pesticidi per pulire gli spazi di carico, si dovrebbero seguire le linee guida contenute nelle "raccomandazioni dell'IMO sull'uso sicuro dei pesticidi nelle navi".

Analisi dell'ossigeno e rilevamento di gas pericolosi

Sezione 17¹⁴ Se una nave trasporta merci solide alla rinfusa in grado di emettere gas pericolosi o causare una carenza di ossigeno nella stiva, devono essere forniti a bordo strumenti per misurare il contenuto di ossigeno con la necessaria precisione e per rilevare i gas pericolosi a bordo. Gli strumenti devono avere istruzioni dettagliate per l'uso.

Gli strumenti a bordo delle navi svedesi devono essere conformi ai requisiti della legge sull'equipaggiamento marittimo (2016:768) e dei regolamenti emanati in relazione a tale legge.

I membri dell'equipaggio devono avere una buona conoscenza del modo in cui vengono utilizzati gli strumenti.

Le disposizioni di cui sopra non si applicano alle navi straniere di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate se l'amministrazione dello Stato di bandiera della nave ha approvato un altro metodo per raggiungere il livello di sicurezza richiesto.

Consigli generali

Tutto il personale che gestisce rinfuse solide in grado di emanare gas pericolosi o di causare carenza di ossigeno dovrebbe disporre di uno strumento per misurare il contenuto di ossigeno. Il tenore di ossigeno dovrebbe essere del 20,9 % al fine di evitare livelli di altri gas pericolosi che possono causare un'atmosfera malsana, come indicato nell'allegato 7.

¹³ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/4.

¹⁴ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/3.

Il monossido di carbonio, l'anidride carbonica e l'idrogeno solforato sono gas comunemente presenti che possono essere pericolosi e dovrebbero pertanto essere misurati.

Reciprocità

Sezione 18 Si presume che le merci legalmente commercializzate in un altro Stato membro dell'Unione europea o in Turchia, oppure originarie di uno Stato dell'EFTA firmatario dell'accordo SEE e in esso legalmente commercializzate, siano conformi alle presenti disposizioni. L'applicazione delle presenti disposizioni è disciplinata dal regolamento (UE) 2019/515 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, relativo al reciproco riconoscimento delle merci legalmente commercializzate in un altro Stato membro e che abroga il regolamento (CE) n. 764/2008.

Capitolo 2 — Fissare il carico all'interno o su vettori merci

Sezione 1¹⁵ Il presente capitolo riguarda il fissaggio delle merci all'interno o sui vettori cargo destinati al trasporto marittimo.

Il presente capitolo non si applica a:

1. pacchi di merci da trasportare nella zona marittima E;
2. pacchi di merci da trasportare sulle vie navigabili interne nella zona 3 o 4; oppure
3. merci da trasportare con traghetto navetta in servizio su una rotta regolare.

Sezione 2 Le merci trasportate con traghetto navetta su una rotta regolare sono invece soggette alle disposizioni del regolamento dell'Agenzia svedese dei trasporti e ai consigli generali (TSFS 2017:25) in materia di fissaggio e controllo del carico su veicoli e all'interno di veicoli.

Sezione 3 Qualora sussistano motivi particolari per farlo, l'Agenzia svedese dei trasporti può concedere deroghe alle disposizioni del presente capitolo.

Sezione 4 Il carico all'interno o su vettori cargo deve essere fissato mediante immobilizzazione, blocco o rizzaggio, tramite una combinazione di tali metodi di fissaggio del carico o con qualsiasi altro metodo, nella misura necessaria a impedire lo spostamento del carico. Solo le attrezzature che sono in buone condizioni di funzionamento e hanno la potenza necessaria possono essere utilizzate per il fissaggio del carico.

Consigli generali

Al fine di adempiere l'obbligo relativo al fissaggio del carico, è opportuno organizzare il fissaggio del carico sui vettori cargo o al loro interno in modo tale che sia almeno equivalente ai requisiti del codice CTU (Codice di pratica per l'imballaggio di unità di

¹⁵ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/5.2.

trasporto merci dell'IMO/ILO/UNECE, pubblicato nella circolare MSC.1/Circ.1497 dell'IMO). Per ulteriori informazioni sull'applicazione del codice CTU, cfr. MSC.1/Circ.1498 (materiale informativo relativo al codice CTU).

Il personale coinvolto nel carico e nel fissaggio delle merci nei vettori cargo deve avere le conoscenze necessarie per soddisfare i requisiti del codice CTU, avendo una formazione pertinente in conformità del capitolo 13 del codice CTU.

La circolare MSC.1/Circ.1531 dell'IMO "Lista di controllo della dovuta diligenza nell'identificazione dei fornitori di servizi connessi al CTU" assiste gli spedizionieri nella selezione dei fornitori di servizi nella catena di trasporto.

Sezione 5 Il fissaggio sui vettori merci o al loro interno deve essere configurato utilizzando i fattori di accelerazione, attrito e sicurezza di cui all'allegato 9 del presente regolamento.

Consigli generali

Per la configurazione del fissaggio del carico sui vettori merci o al loro interno per il trasporto combinato, si devono seguire le raccomandazioni sui fattori di accelerazione per i rispettivi modi di trasporto che soddisfano i requisiti più elevati.

Sezione 5 bis In alternativa alla configurazione di cui alla sezione 5, la configurazione del fissaggio del carico può essere effettuata, con l'approvazione dell'Agenzia svedese dei trasporti, mediante prove pratiche conformemente all'allegato 10.

Sezione 6 In caso di blocco, la distanza massima tra le unità di merci e tra le unità di merci e l'elemento laterale o la parete laterale non può superare complessivamente 15 cm; lo stesso vale per il blocco longitudinale corrispondente. In caso di blocco di merci rigide pesanti, l'eventuale distanza deve essere ridotta al minimo.

Capitolo 3 — Carico, scarico e stivaggio di portarinfuse¹⁶

Sezione 1¹⁷ Il presente capitolo si applica alle navi portarinfuse di qualsiasi dimensione e ad altre navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate, che trasportano merci solide alla rinfusa e visitano un terminal per caricare o scaricare merci solide alla rinfusa, indipendentemente dalla bandiera della nave. Inoltre, il presente capitolo si applica a tutti i terminal visitati da tali portarinfuse.

¹⁶ Corrisponde in parte alla direttiva 2001/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e di scarico delle navi portarinfuse, modificata da ultimo dalla direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

¹⁷ Corrisponde all'articolo 2 della direttiva 2001/96/CE e al regolamento SOLAS VI/parte B.

Sezione 2 Le disposizioni di base sono contenute nella legge (2003:367) relativa al carico e allo scarico delle navi portarinfuse.

Consigli generali

Le disposizioni del codice BLU e della circolare MSC/Circ.1160 dell'IMO, modificata da ultimo dalle circolari dell'IMO MSC/Circ.1230 e MSC/Circ.1356, devono essere seguite durante il carico e lo scarico di merci solide alla rinfusa. Oltre al codice BLU, è opportuno osservare anche la MSC/Circ.1357.

Deroghe

Sezione 3 Il presente capitolo non si applica alle navi che trasportano cereali o ai terminal utilizzati solo in casi eccezionali per il carico e lo scarico di merci solide alla rinfusa.

Sezione 4¹⁸ In deroga all'obbligo per i sistemi di gestione della qualità di cui all'articolo 6, paragrafo 5, della legge (2003:367) sul carico e lo scarico delle navi portarinfuse, per i terminal di nuova costituzione può essere concessa un'autorizzazione temporanea con una validità massima di 12 mesi per il carico e lo scarico di navi portarinfuse. Tuttavia il terminal deve dimostrare di disporre di un piano per l'attuazione di un sistema di gestione della qualità.

Requisiti di idoneità per le navi

Sezione 5¹⁹ Per essere considerate idonee al carico e allo scarico di carichi solidi alla rinfusa, le navi devono soddisfare i requisiti di cui all'allegato 11.

Requisiti di idoneità per i terminal

Sezione 6²⁰ Per essere considerati idonei al carico e allo scarico di carichi solidi alla rinfusa, i terminal devono essere conformi alle prescrizioni di cui all'allegato 12.

Responsabilità dell'operatore del terminal

Sezione 7²¹ L'opuscolo informativo di cui è responsabile l'operatore dei terminal a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, della legge (2003:367) sul carico e lo scarico delle navi portarinfuse contiene le informazioni pertinenti sul porto e sul terminal di cui all'allegato 13.

¹⁸ Corrisponde all'articolo 6 della direttiva 2001/96/CE.

¹⁹ Corrisponde all'articolo 4 della direttiva 2001/96/CE.

²⁰ Corrisponde all'articolo 5 della direttiva 2001/96/CE.

²¹ Corrisponde all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2001/96/CE.

Sezione 8 Il sistema di gestione della qualità di cui l'operatore del terminal è responsabile ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, della legge (2003:367) sul carico e lo scarico di portarinfuse è certificato conformemente alla norma ISO 9001:2000 o a una norma equivalente che impone almeno gli stessi requisiti e deve essere sottoposto a audit conformemente alle linee guida della norma ISO 10011:1991 o a una norma equivalente che impone gli stessi requisiti.

Responsabilità del comandante

Sezione 9²² Le informazioni che il comandante deve fornire conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, della legge (2003:367) sul carico e lo scarico delle navi portarinfuse figurano nell'allegato 14.

Sezione 10 Le informazioni che il comandante deve ottenere a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, della legge (2003:367) sul carico e lo scarico delle navi alla rinfusa devono essere fornite su un modulo di informazione sul carico conformemente alla sezione 4 dell'allegato 1 del regolamento dell'Agenzia svedese dei trasporti (TSFS 2010:166) sulle merci solide marittime alla rinfusa (codice IMSBC).

Sezione 11¹⁹ Il comandante, prima dell'inizio della movimentazione del carico e durante il carico e lo scarico, deve rispettare gli obblighi di cui all'allegato 15.

Responsabilità del rappresentante del terminal

Sezione 12²³ Il rappresentante del terminal provvede affinché, quando il terminal riceve la notifica iniziale da parte della nave dell'ora di arrivo prevista, il comandante ottenga le informazioni di cui all'allegato 16.

Sezione 13²⁴ Il rappresentante del terminal provvede affinché il comandante sia informato quanto prima dei dettagli contenuti nelle informazioni sul carico.

Sezione 14²⁵ Prima dell'inizio della movimentazione del carico e durante il carico o lo scarico, il rappresentante del terminal deve rispettare gli obblighi di cui all'allegato 17.

²² Corrisponde all'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/96/CE.

²³ Corrisponde all'articolo 7, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2001/96/CE.

²⁴ Corrisponde all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2001/96/CE.

²⁵ Corrisponde all'articolo 7, paragrafo 2, lettera d), della direttiva 2001/96/CE.

La procedura di carico e scarico

Sezione 15²⁶ Un piano di carico e scarico deve contenere il numero IMO della nave interessata ed essere firmato dal comandante e dal rappresentante del terminal.

Il piano deve essere redatto utilizzando il modulo di cui all'allegato 18. Qualsiasi modifica del piano che, secondo una delle parti, possa incidere sulla sicurezza della nave o dell'equipaggio, deve essere redatta e approvata da entrambe le parti sotto forma di piano riveduto.

Sezione 16²⁷ Il piano di carico o scarico concordato e l'eventuale revisione concordata devono essere tenuti a disposizione presso il terminal per tre anni per l'ispezione da parte delle autorità competenti.

Sezione 17²⁸ Prima dell'inizio del carico o dello scarico, la checklist di sicurezza nave/terra (allegato 19) deve essere compilata congiuntamente e firmata dal comandante e dal rappresentante del terminal conformemente alle linee guida di cui all'allegato 20.

Sezione 18²⁹ La nave e il terminal devono comunicare durante l'intero processo di movimentazione del carico

- per lo scambio di informazioni, e
- affinché sia possibile interrompere immediatamente il carico o lo scarico in base agli ordini del comandante o del rappresentante del terminal.

Sezione 19³⁰ Il comandante e il rappresentante del terminal devono effettuare il carico o lo scarico conformemente al piano di carico o scarico concordato. Il rappresentante del terminal è responsabile di garantire che il carico o lo scarico siano effettuati conformemente all'ordine di riempimento delle stive, alla quantità e alla velocità di carico o scarico specificati nel piano.

Il rappresentante del terminal non si deve discostare dal piano concordato senza che sia stato modificato sotto forma di un piano riveduto approvato da entrambe le parti.

Sezione 20³¹ Al termine del carico o dello scarico, il comandante e il rappresentante del terminal devono confermare per iscritto che il carico o lo scarico sono stati effettuati conformemente al piano, comprese le eventuali modifiche concordate.

In caso di scarico, tale conferma deve comprendere anche:

- una registrazione attestante che la stiva è stata svuotata e pulita come richiesto dal comandante;
- dettagli di eventuali danni alla nave; e

²⁶ Corrisponde all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/96/CE.

²⁷ Corrisponde all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/96/CE.

²⁸ Corrisponde all'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 2001/96/CE.

²⁹ Corrisponde all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2001/96/CE.

³⁰ Corrisponde all'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 2001/96/CE.

³¹ Corrisponde all'articolo 8, paragrafo 5, della direttiva 2001/96/CE.

— dettagli di eventuali riparazioni effettuate.

Capitolo 4 — Trasporto di merci solide alla rinfusa

Sezione 1³² Il trasporto di merci solide alla rinfusa diverse dai cereali deve essere conforme ai requisiti delle normative dell’Agenzia svedese dei trasporti (TSFS 2010:166) sui carichi marittimi di merci solide alla rinfusa (codice IMSBC).

Capitolo 5 — Trasporto di cereali

Sezione 1³³ Questo capitolo riguarda le navi svedesi che trasportano cereali e navi straniere che trasportano cereali all’interno del territorio marittimo svedese, indipendentemente dalle dimensioni.

Sezione 2³⁴ Le navi sono soggette alle disposizioni del Codice sui cereali. Le versioni in inglese, arabo, cinese, francese, russo e spagnolo del Codice sui cereali hanno la stessa validità. La versione inglese del codice figura nell’allegato 21 del presente regolamento.

Sezione 3³⁵ Le navi devono essere in possesso di un certificato relativo ai cereali (documento di autorizzazione) conformemente al Codice sui cereali. Le navi che non dispongono di tale certificato non possono essere caricate fino a quando l’Agenzia svedese dei trasporti o l’autorità competente del paese di carico non abbiano approvato che la nave può essere considerata conforme al Codice sui cereali una volta caricata.

Capitolo 6 — Divieto dei processi fisici di miscelazione e produzione sulle navi durante la navigazione³⁶

Sezione 1 Il presente capitolo si applica al trasporto di sostanze liquide sfuse.

Sezione 2 È vietata la miscelazione fisica delle rinfuse liquide sulle navi durante la navigazione. Tuttavia, nonostante tale divieto, il comandante può spostare il carico se necessario per garantire la sicurezza della nave o la protezione dell’ambiente marino.

³² Corrisponde al regolamento SOLAS VI/1-2.

³³ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/9.

³⁴ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/9.

³⁵ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/9.1-2.

³⁶ Corrisponde al regolamento SOLAS VI/5-2.

Sezione 3 In deroga al divieto di cui alla sezione 2, la miscelazione fisica di merci alla rinfusa liquide su una nave è consentita se:

1. la nave è utilizzata per agevolare l'esplorazione di minerali sul fondale marino e la lavorazione di tali minerali; e
2. i carichi di sostanze liquide alla rinfusa che sono mescolati sono destinati ad essere utilizzati nel processo di esplorazione e trasformazione.

Sezione 4 Tutti i processi di produzione a bordo delle navi durante la navigazione sono vietati.

Sezione 5 Nonostante il divieto di cui alla sezione 4, sono consentiti processi di produzione dei carichi su una nave se:

1. la nave è utilizzata per facilitare l'esplorazione di minerali sul fondale marino e la lavorazione di tali minerali; e
2. i carichi sono destinati ad essere utilizzati nel processo di esplorazione e trasformazione.

Entrata in vigore e disposizioni transitorie

1. Il presente statuto entra in vigore in data **XX XX 20XX**.
2. Il presente statuto abroga i regolamenti e i consigli generali dell'Agenzia svedese dei trasporti (TSFS 2010:174) sul trasporto di merci sulle navi e sui terminal visitati dalle navi che caricano o scaricano merci solide alla rinfusa.

A nome dell'Agenzia svedese dei trasporti

JONAS BJELFVENSTAM

Oskar Eklöf
(Aviazione civile e marittima)

Allegato 1 — Determinazione della massa lorda verificata (VGM) utilizzando il metodo 1 e il metodo 2

Descrizione dei metodi di pesatura

Metodo 1

Il metodo 1 prevede la pesatura di un container imballato come unità per determinare la massa lorda verificata (VGM).

Le disposizioni sulle bilance di pesatura sono contenute nel regolamento Swedac (STAFS 2016:7) sugli strumenti di pesatura automatica e nel regolamento e nei consigli generali Swedac (STAFS 2016:12) sugli strumenti di pesatura non automatici.

La classe di precisione dello strumento di pesatura deve essere adatta allo scopo.

Le disposizioni in materia di controllo periodico degli strumenti di pesatura sono contenute nel regolamento e nei consigli generali Swedac (STAFS 2007:19) sugli strumenti di pesatura non automatici e nel regolamento Swedac (STAFS 2007:1) sugli strumenti di pesatura automatica.

Fino al 1° luglio 2017 possono essere utilizzate apparecchiature di pesatura che garantiscono una precisione di ± 1 tonnellata.

Metodo 2

Il metodo 2 prevede la determinazione della massa lorda verificata (VGM) di un contenitore imballato sommando i pesi dei componenti costitutivi.

Per utilizzare questo metodo, il processo deve essere descritto in un sistema di gestione della qualità o in un processo di pesatura certificato separatamente. La procedura di pesatura separata dev'essere certificata da un organismo di certificazione accreditato.

Il sistema di gestione della qualità può essere istituito conformemente alla norma SS-EN ISO 9001 o equivalente e sottoposto ad audit conformemente alla norma SS-EN ISO 19011 o equivalente. Il sistema di gestione della qualità dev'essere preferibilmente certificato da un organismo di certificazione accreditato. Se i componenti costitutivi sono pesati conformemente ai punti da 1 a 3 che seguono, si presume che l'industria sia già dotata di apparecchiature di pesatura con un livello di precisione adatto a tale pesatura.

Devono essere determinati i pesi di tutti i componenti, compreso il peso dei pallet, dei materiali di blocco e di altri materiali di fissaggio del carico da includere nel carico del container. Il peso del container stesso viene aggiunto al totale dei pesi dei componenti.

Applicazione del metodo 2

Per l'applicazione del metodo 2 devono essere effettuate le seguenti fasi.

Fase 1 - Peso del carico

Il peso totale degli elementi che costituiscono il carico da trasportare è determinato sommando il peso di ciascun elemento del carico. I dati del peso possono essere ottenuti mediante pesatura o da informazioni affidabili fornite dai fornitori degli elementi del carico. Nel caso di merci sfuse, il peso può essere stato determinato nel processo di produzione mediante pesatura con attrezzature di riempimento o pesando il prodotto, con un livello di precisione adatto a tale pesatura.

Fase 2 - Peso dell'imballaggio

Si aggiunge il peso dell'imballaggio. I dati del peso possono essere ottenuti con la pesatura, dal fabbricante dell'imballaggio o da una banca dati supportata da un sistema di gestione della qualità o equivalente. In tutti i casi deve essere garantita la validità di tali informazioni.

Fase 3 - Peso dei pallet, delle attrezzature di rizzaggio e dei materiali di bloccaggio

È aggiunto il peso dei pallet e delle attrezzature di fissaggio del carico quali cinghie, punti di fissaggio e materiali di bloccaggio. I dati del peso possono essere ottenuti con la pesatura, dal fabbricante o da una banca dati supportata da un sistema di gestione della qualità o equivalente. In tutti i casi deve essere garantita la validità di tali informazioni.

Fase 4 - Peso del container vuoto (peso della tara)

Deve essere utilizzato il peso del container indicato sul container stesso.

Fase 5 - Peso lordo del container imballato

Si devono aggiungere i pesi ottenuti nelle fasi da 1 a 4.

MODULO PER LE INFORMAZIONI SUL CARICO

Documento di trasporto n.

Spedizioniere:		Destinatario:	
Vettore:			
Nome/Mezzo di trasporto:			
Istruzioni o altre questioni:			
Porto/luogo di partenza:		Porto/luogo di destinazione:	
Descrizione generale del carico (tipo di materiale/dimensione delle particelle):			
Massa lorda senza requisito VGM [kg o tonnellate]:			
Massa lorda verificata, VGM ¹⁾ per i container [kg o tonnellate]:			
☐ Container		N. del container:	
☐ Carico generale			
☐ Unità di carico			
☐ Merci alla rinfusa		Specificazione del carico alla rinfusa*	
		Fattore di stivaggio	
		Angolo di riposo	
		Procedure di rifilatura	
		Proprietà chimiche in caso di potenziale pericolo†	
		*Se pertinente	
		† Ad esempio, classe IMO, N. UN o nome della spedizione di merci alla rinfusa in conformità del regolamento dell’Agenzia svedese dei trasporti (TSFS 2023:50) sul trasporto marittimo di merci solide alla rinfusa (IMSBC).	
Proprietà speciali rilevanti del carico			
Certificato/i aggiuntivo/i*			
☐ Certificato di contenuto di umidità e limite di umidità trasportabile			
☐ Certificato sugli agenti atmosferici			
☐ Certificato di esenzione			
☐ Altro (specificare)			
* Se necessario			

¹⁾ I container per il trasporto internazionale via mare senza massa lorda verificata (VGM) non devono essere caricati a bordo della nave.

DICHIARAZIONE

Con la presente dichiaro che la partita è descritta in modo completo e accurato e che i risultati delle prove e le altre specifiche fornite sono corrette al meglio delle mie conoscenze e convinzioni e possono essere considerate rappresentative delle merci da caricare.

Firma

Nome/status:	Firma a nome dello spedizioniere
.....	
.	.
Società/organizzazione:	
.....	
.	.
Luogo e data:	Luogo e data:
.....	
.	.

FORM FOR CARGO INFORMATION Transport Document No.....

Shipper:		Consignee:	
Carrier:			
Name/Mean of transport:			
Instructions or other matters:			
Port/Place of departure:		Port/Place of destination:	
General description of the cargo (type of material/particle size):			
Gross mass without VGM-requirement [kg or tonnes]:			
Verified gross mass, VGM ¹⁾ for container[kg or tonnes]:			
☐	Container	Container No:	
☐	General cargo		
☐	Load units		
☐	Bulk cargo	Specification of bulk cargo*	
		Stowage factor	
		Angle of repose	
		Trimming procedures	
		Chemical properties if potential hazard†	
		*If applicable	
		† For example IMO class, UN No. or bulk cargo shipping name in accordance with the Swedish Transport Agency's Regulations (TSFS 2023:50) on maritime transport of solid bulk cargoes (IMSBC).	
Special properties of importance of the cargo			
Additional certificate(s)*			
☐	Certificate of moisture content and transportable moisture limit		
☐	Weathering certificate		
☐	Exemption certificate		
☐	Other (specify)		
	* If required		

¹⁾ Container for international transport by sea without verified gross mass (VGM) shall not be loaded onboard the ship.

DECLARATION

I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.

Signature

Name/status:	Signature on behalf of the shipper
.....	
.	
Company/organization:	
.....	
.	
Place and date:	Place and date:
.....	
.	