

**CARGO
INTEGRITY
GROUP**

CTU Code – Codice UTI Guida rapida



INDICE

1.	Introduzione	3
2.	Guida al Codice di buone pratiche	4
3.	Parti interessate	5
4.	Requisiti fondamentali	6
5.	Accesso agli spazi chiusi	8
6.	Controlli delle condizioni delle UTI	9
7.	Pianificazione del trasporto di merci pericolose (MP)	10
8.	Imballaggio	10
9.	Riempimento	11
10.	Fissaggio	12
11.	Completamento del riempimento	14
12.	Ricevimento e svuotamento delle UTI	15
	Lista di controllo per il riempimento di container	16
	Il Promotore, Cargo Integrity Group	18

Si ringrazia per la traduzione in italiano



Bureau of International Containers

Dal 1933 l'organizzazione no profit internazionale che fornisce risorse di dati all'industria per renderla più sicura, protetta ed efficiente.
www.bic-code.org



Centro
Internazionale
Studi
Containers

Centro Internazionale Studi Containers i.s.

Dal 1967 a Genova sostiene l'efficienza, la sostenibilità e la sicurezza del trasporto unitizzato. Impresa sociale NRO per l'Italia.
www.ciscoconsultant.it



I rischi di un imballaggio inadeguato

TT Club ha ideato il gioco "Contenere il rischio" per consentire di valutare le proprie capacità in materia di imballaggio. Il gioco include blocchi di varie forme e dimensioni, contrassegnati da una massa fittizia e dai simboli per merci fragili o pericolose. In questo schema di gioco semplificato, se imballata correttamente, la UTI riuscirà ad attraversare senza incidenti tutta la catena di approvvigionamento.

Per maggiori informazioni, consultare www.ttclub.com/loss-prevention/cargo-integrity/

Si stima che le pratiche inadeguate nell'intero processo di preparazione delle unità di trasporto intermodale (UTI) – non solo nella distribuzione dei pesi e nel fissaggio del carico, ma anche nel flusso di lavoro, dalla classificazione e documentazione fino alla dichiarazione e all'effettivo trasferimento delle merci – costino al settore della logistica e dei trasporti oltre 6 miliardi di dollari americani all'anno.

Di conseguenza, e nel tentativo di promuovere il Codice di buone pratiche IMO/ILO/UNECE per il riempimento delle unità di carico (Codice UTI) i membri del Gruppo promotore stanno collaborando per affrontare i problemi che compromettono la sicurezza e la protezione della catena di approvvigionamento intermodale. Lavorando con agenzie ONU, governi e un'ampia gamma di operatori del settore, il Gruppo si impegna sia a migliorare gli standard di sicurezza e protezione dei carichi nelle unità di trasporto sia ad evitare la contaminazione da parassiti infestanti.

Da gennaio 2022 il Promotore, Cargo Integrity Group, del carico è formato da Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC), Container Owners Association (COA), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), Global Shippers Forum (GSF), International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA International), TT Club and World Shipping Council (WSC).

Prima edizione settembre 2020 / Seconda edizione settembre 2022 / Terza edizione agosto 2023

Riconoscimenti

Questa guida rapida è stata realizzata in collaborazione con le organizzazioni promotrici, le quali intendono esprimere la propria riconoscenza per il contributo e il supporto forniti da Bill Brassington di ETS Consulting, consulente e autore del Codice UTI.

Liberatoria

Le informazioni contenute nel presente documento sono state redatte riservando la dovuta attenzione alle buone pratiche generalmente accettate, nello specifico al Codice di buone pratiche IMO/ILO/UNECE per il riempimento delle unità di carico, edizione 2014 (Codice UTI).

Copyright © 2023 congiunto del Promotore, Cargo Integrity Group.

Codice UTI (CTU code) – Guida rapida

1.0 Introduzione

- 1.1 Le informazioni contenute nel presente documento sono state redatte riservando la dovuta attenzione alle buone pratiche generalmente accettate, nello specifico al Codice di buone pratiche IMO/ILO/UNECE per il riempimento delle unità di carico, edizione 2014 (CTU code - d'ora in avanti UTI)¹.
- 1.2 Lo scopo della presente guida è di agevolare le corrette operazioni di riempimento, trasporto e svuotamento delle Unità di Carico (UTI), inclusi i container. Queste informazioni sono volte ad assistere nelle fasi di pianificazione ed esecuzione del riempimento delle merci, con risultati soddisfacenti per il Caricatore, il vettore e il destinatario. Contribuiscono inoltre a prevenire la contaminazione parassitaria e i danni alle UTI e ai relativi carichi, siano essi trasportati su strada, rotaia o via nave.
- 1.3 L'utilizzo delle UTI riduce alcuni rischi fisici ai quali è esposto il loro contenuto. Tuttavia, operazioni di riempimento improprie o negligenti di tali unità, o la mancanza di sistemi di bloccaggio, fissaggio e rizzaggio adeguati, potrebbero provocare incidenti durante le fasi di movimentazione e trasporto, danni al carico stesso, alle attrezzature di movimentazione, alle infrastrutture di trasporto o all'ambiente.
- 1.4 Negli ultimi anni si è assistito a un'espansione delle tipologie di merci trasportate nelle UTI (soprattutto nei container). Inoltre, le innovazioni nel settore degli imballaggi, come ad esempio l'utilizzo di flexitank e altri sviluppi recenti, consentono il trasporto nelle UTI anche di merci pesanti e voluminose finora destinate alle stive (per es. pietre, acciaio, materiali di scarto e attrezzature). L'addetto al riempimento e al rizzaggio del carico nelle UTI, e quindi alla chiusura, potrebbe essere l'ultima persona a dare uno sguardo all'interno dell'UTI fino alla sua apertura alla destinazione finale. Di conseguenza, molti soggetti coinvolti nel settore dei trasporti fanno affidamento sulle competenze di tali addetti, ad esempio:
 - conducenti dei veicoli e altri utenti della strada;
 - operatori ferroviari
 - membri dell'equipaggio di navi per la navigazione interna;
 - addetti alla movimentazione e personale portuale ai porti/terminal in cui l'unità viene trasferita da un mezzo di trasporto all'altro;
 - equipaggio della nave;
 - addetti all'ispezione del carico;
 - addetti allo svuotamento dell'unità a destinazione.
- 1.5 Inoltre, una UTI il cui carico è stato stivato male potrebbe mettere a repentaglio la popolazione, in caso di incidenti stradali o deragliamenti ferroviari. L'importanza di garantire che il carico sia adeguatamente imballato e fissato durante il viaggio è dimostrata dalle fotografie che illustrano le conseguenze di procedure di imballaggio inadeguate, disponibili nella sezione Materiale informativo del Codice UTI, IM1.
- 1.6 Tenendo in considerazione la varietà di merci e di tipologie di carico, le informazioni contenute nella presente guida sono da intendersi come di carattere generale.
- 1.7 **Una lista di controllo per il riempimento dei container (non di altri tipi di UTI) è disponibile nell'Allegato 1.**
- 1.8 Si noti inoltre che le indicazioni contenute nella presente guida sono da intendersi come raccomandazioni.

Materiale
informativo
IM1

¹ Il Codice UTI (CTU code) è disponibile sui siti web dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CTU-Code.aspx e della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html.

2.0 Guida al Codice di buone pratiche

- 2.1 I Capitoli più importanti del Codice UTI dipenderanno dall'impegno delle parti interessate, tutte comunque tenute a svolgere il proprio ruolo, agendo con la dovuta diligenza per quanto riguarda le procedure da applicare e la selezione dei subfornitori. Alcune sezioni del Codice UTI si riferiscono a soggetti specifici, come ad esempio spedizionieri o addetti al riempimento. Il Capitolo 3 *Requisiti fondamentali* e il Capitolo 4 *Catena di responsabilità e informazioni* evidenziano le sezioni del Codice UTI che dovrebbero essere rispettate da una, più o tutte le parti in causa nella catena di approvvigionamento delle UTI.
- 2.2 Questa guida si propone di esaminare le voci principali del Capitolo 3 del Codice e, dove necessario, verranno spiegate le responsabilità delle diverse parti interessate.
- 2.3 Informazioni aggiuntive sull'argomento sono fornite nell'Allegato 3 (Prevenzione dei danni da condensa), Allegato 4 (Targhette di omologazione), Allegato 5 (Accettazione delle UTI), Allegato 6 (Minimizzazione dei rischi di contaminazione visibile da parassiti).
- 2.4 Il Capitolo 8 è di supporto agli spedizionieri per confermare che la UTI sia conforme alle disposizioni vigenti, senza gravi carenze o contaminazioni visibili da parassiti, e adatta per il tipo di carico previsto.
- 2.5 I Capitoli 9 e 12 sono di fondamentale importanza per gli addetti direttamente coinvolti nelle operazioni di riempimento e svuotamento. Il Capitolo 9 indirizza l'addetto al riempimento alle relative disposizioni dell'Allegato 7, nel quale vengono fornite informazioni dettagliate su distribuzione del carico, modalità di rizzaggio, capacità dei dispositivi di rizzaggio, ecc. Il Materiale informativo IM5 (Guida rapida agli ancoraggi) offre ulteriore assistenza all'addetto al riempimento, con informazioni sulle tecniche di ancoraggio e sul calcolo delle forze. Il Capitolo 12 rende consapevoli il destinatario e/o gli addetti allo svuotamento in merito alle azioni da intraprendere all'arrivo e durante lo svuotamento di una UTI.
- 2.6 Il Capitolo 10 fornisce ulteriori suggerimenti sull'imballaggio di merci pericolose, mentre il Capitolo 11 descrive le azioni da intraprendere al termine dell'imballaggio e prima che la UTI venga ritirata per la fase successiva del suo viaggio. Di solito in questa sezione viene inclusa l'apposizione dei sigilli, come descritto anche nel Materiale informativo IM9.

Codice UTI,
Capitoli
3 e 4

Codice UTI,
Capitoli
5, 6 e 7

Codice UTI,
Allegati
3, 4, 5 & 6

Codice UTI,
Capitolo
8

Codice UTI,
Capitoli
9 e 12

Codice UTI,
Allegato
7

Materiale
informativo
IM5

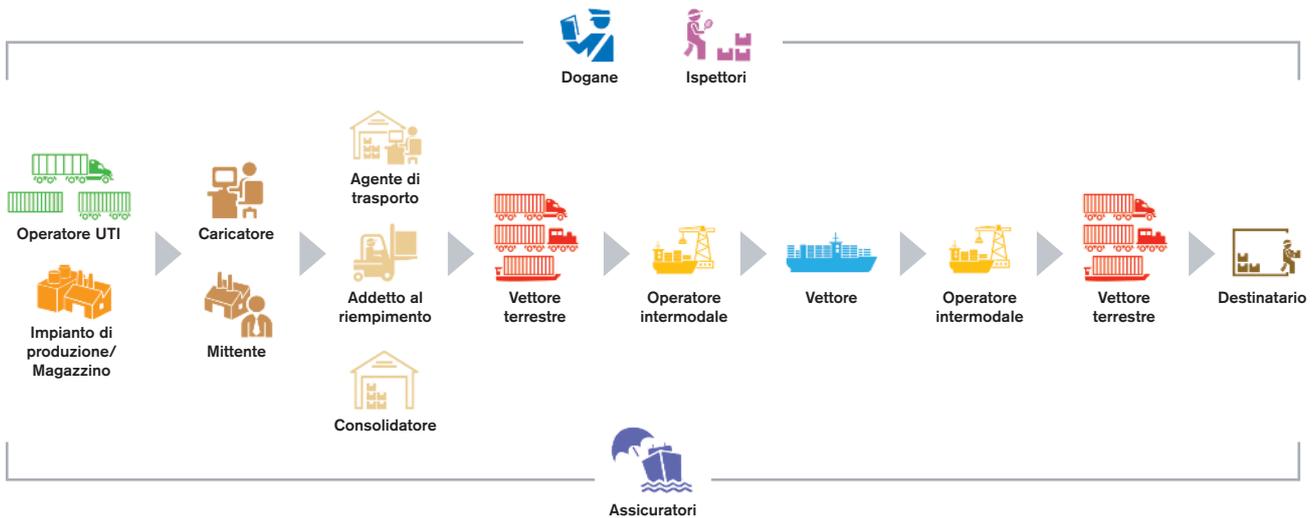
Codice UTI,
Capitoli
10 e 11

Materiale
informativo
IM9



3.0 Parti interessate

- 3.1 Il Codice UTI definisce le parti interessate e identifica le loro responsabilità. Nella sezione 4 qui sotto è riportata una sintesi dei requisiti fondamentali per ciascuna delle principali parti interessate.
- 3.2 Occorre riconoscere che ci sono molte altre parti interessate, incluse quelle definite dal documento MSC.1/Circ.1531², che potrebbero incidere o svolgere un ruolo nelle attività volte a garantire la sicurezza del trasporto delle merci dal mittente al destinatario e che sono state incluse nello schema di seguito.



Vale inoltre la pena ricordare che molti di questi ruoli funzionali possono essere svolti da una singola organizzazione, o rientrare nello stesso ambito organizzativo. Per esempio, il Caricatore può comprendere:



In maniera simile, in ogni catena di approvvigionamento intermodale possono verificarsi più trasbordi, utilizzando diverse modalità di trasporto:



- 3.3 È essenziale che le parti mantengano una comunicazione efficace riguardo la sicurezza, la protezione, l'integrità dei prodotti vegetali, la dogana e altre finalità regolamentari, per assicurare piena conformità con le disposizioni di legge e minimizzare i rischi durante tutto il trasporto. La comunicazione accurata, completa e tempestiva di tutte le caratteristiche del carico è fondamentale.

² Lista di controllo di dovuta diligenza nell'identificazione dei fornitori di servizi relativi alle UTI (MSC.1/Circ.1531).



4.0 Requisiti fondamentali

(per il riempimento dei container vedere anche le domande 1-7 della lista di controllo nell'Allegato 1)

4.1 Il trasporto di merci in UTI segue una procedura comune che inizia con la pianificazione della spedizione, passando per l'imballaggio fino alla consegna a destinazione, indipendentemente dalla modalità e dal contratto di trasporto. Le parti coinvolte nella catena logistica determinano la sicurezza del trasporto e l'integrità di consegna delle merci introdotte o caricate; è inoltre necessario che:

- il mittente o chi per esso fornisca gli imballaggi a protezione del carico, se del caso;
- l'addetto al riempimento verifichi che l'UTI non sia oggetto di danni, contaminazione visibile da parassiti o residui di carichi precedenti, e che prevenga un'eventuale contaminazione. La merce caricata nell'UTI dev'essere anch'essa priva di contaminazioni da parassiti;
- l'addetto al riempimento sistemi le merci e/o i colli all'interno o sulla UTI, assicurandosi che siano posizionati e rizzati in maniera corretta per resistere alle sollecitazioni dovute al trasporto;
- il Caricatore classifichi e dichiari correttamente il carico al vettore, non appena lo stesso ne faccia richiesta. Per i container questo include la massa lorda verificata (VGM);
- i vettori movimentino con cura la UTI durante la catena di trasporto;
- il destinatario controlli che non sia presente nessuna contaminazione visibile da parassiti, riferisca sulla condizione delle merci al Caricatore e al mittente e si occupi della pulizia della UTI al termine dello svuotamento.

Codice UTI,
Capitolo
3

4.2 Disposizioni generali

- 1 Predisporre un ambiente di lavoro sicuro, utilizzando attrezzature di movimentazione idonee e sicure e dispositivi di protezione individuale adeguati;
- 2 Non fumare, mangiare o bere durante le operazioni di riempimento, rizzaggio e svuotamento.



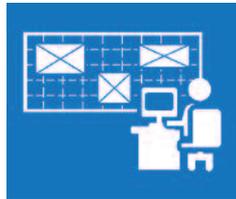
4.3 Pianificazione e arrivo

Materiale informativo IM3

- 1 Selezionare il tipo di UTI più adatto alla sistemazione del carico in base alla modalità di trasporto prevista. Il Materiale informativo IM3 descrive i diversi tipi di UTI disponibili per tutte le modalità di trasporto.

Le caratteristiche fisiche dei carichi secchi o certe restrizioni all'impianto di riempimento/svuotamento possono richiedere l'utilizzo di UTI specializzate (open-top o open-side). Cisterne per liquidi alla rinfusa e unità per rinfuse solide sono appositamente progettate per diversi tipi di merci sfuse. Se è richiesto un ambiente a temperatura controllata, dovrebbe essere utilizzata una UTI refrigerata. Per merci specifiche sono disponibili anche UTI coibentate o specializzate.

- 2 Accertarsi che la UTI sia posizionata correttamente per essere riempita in sicurezza;
- 3 Confermare che sia la UTI che il carico siano esenti da contaminazione visibile da parassiti³. Adottare le misure necessarie per evitare la contaminazione da parassiti;
- 4 Preparare il piano di (carico);
- 5 Non superare i limiti di carico della UTI o la massa lorda totale, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge e dalla targhetta di omologazione di sicurezza CSC⁴;



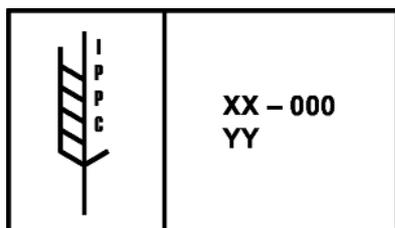
Selezionare il tipo di UTI corretto



Posizionare per il carico



Controllare l'interno e l'esterno



Verificare marchio IPPC



Verificare targhetta di omologazione di sicurezza CSC

- 6 Se per l'imballaggio e il fardaggio viene usato del legname, accertarsi che sia stato adeguatamente trattato e contrassegnato in conformità allo standard ISPM 15 dell'IPPC⁵. In caso contrario potrebbero essere trasportati dei parassiti capaci di devastare raccolti, piante, alberi e animali. Alla UTI e al suo carico potrebbe inoltre essere negato l'ingresso con conseguente ritorno al luogo di partenza.

³ Vedere la guida della Convenzione internazionale per la protezione dei vegetali "Sea container supply chains and cleanliness: An IPPC best practice guide on measures to minimize pest contamination" (www.fao.org/publications/card/en/c/CA7963EN) e la relativa brochure "Reducing the spread of invasive pests by sea containers" (www.fao.org/documents/card/en/c/ca7670en).

⁴ Convenzione internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC), 1972, e successive modifiche.

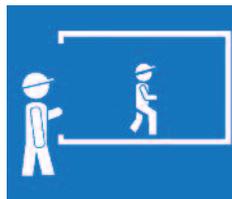
⁵ Norma internazionale per le misure fitosanitarie (ISPM 15) "Regulation of wood packaging materials in International Trade" della Convenzione internazionale per la protezione dei vegetali (www.fao.org/3/a-mb160e.pdf).



5.0 Accesso agli spazi chiusi

(applicabile in relazione alle procedure di riempimento e svuotamento)

- 5.1 Prestare attenzione: l'atmosfera delle UTI potrebbe essere pericolosa. Prima di entrare assicurare una corretta ventilazione.



- 5.2 L'atmosfera interna della UTI potrebbe essere stata influenzata da carichi precedenti, con conseguente carenza di ossigeno o presenza di gas tossici. Se la UTI è stata utilizzata per il trasporto di merci note per la produzione di un'atmosfera modificata o se il carico è stato sottoposto a fumigazione⁶, l'interno deve essere controllato prima di ogni ingresso, se possibile prima dell'apertura delle porte. Le linee guida sono indicate dal Codice nell'Allegato 5 *Accettazione delle UTI, Sezione 5 Misurazione dei gas*, Allegato 5 *Accettazione delle UTI, Sezione 7 Ventilazione*, e Allegato 9 *Fumigazione, Sezione 4 Ventilazione*.

Codice UTI,
Allegato
5

- 5.3 Quando è sicuro, aprire le porte e ventilare l'interno.

- 5.4 All'inizio dovrebbe entrare solo una persona, mentre la seconda rimane all'esterno per controllare la situazione. Se la persona che è entrata nella UTI non riesce a uscire, l'altra persona deve richiedere assistenza ed entrare nella UTI solo indossando DPI⁷ idonei e/o se sono stati chiamati i servizi di emergenza.

Codice UTI,
Allegato
9

⁶ I container che sono stati soggetti a fumigazione devono essere adeguatamente contrassegnati. Dato che non tutte le UTI vengono contrassegnate, prestare attenzione all'apertura delle porte.

⁷ Dispositivi di protezione individuale.

6.0 Controlli delle condizioni delle UTI

(per il riempimento dei container vedere anche le domande 8-12 della lista di controllo nell'Allegato 1)

- 1 Controllare la UTI per accertarsi che la targhetta di omologazione CSC sia valida e che l'interno e l'esterno siano privi di danni, ruggine, residui di carico, macchie e detriti;
- 2 Residui, sporcizia e rinforzi di legno possono danneggiare il carico o i colli;
- 3 Danni rilevanti possono influire negativamente sulla capacità di riempimento;



Polvere e residui di carico



Macchie trasferibili⁸



Detriti e listelli

- 4 Controllare l'eventuale presenza di ruggine o di colature che potrebbero indicare fori o altre infiltrazioni d'acqua. Se le condizioni della UTI non sono soddisfacenti e/o se non sono rispettati i requisiti per le merci da caricare, contattare l'operatore della UTI;
- 5 Controllare l'eventuale contaminazione visibile da parassiti all'interno e all'esterno della UTI e della merce da caricare. In caso di tracce di contaminazione da parassiti, rivolgersi all'ufficio locale dell'Organizzazione nazionale per la protezione dei vegetali (NPPO) per le contaminazioni di tipo vegetale o, in caso di contaminazione di origine animale, all'Ufficio di quarantena degli animali per stabilire come procedere.



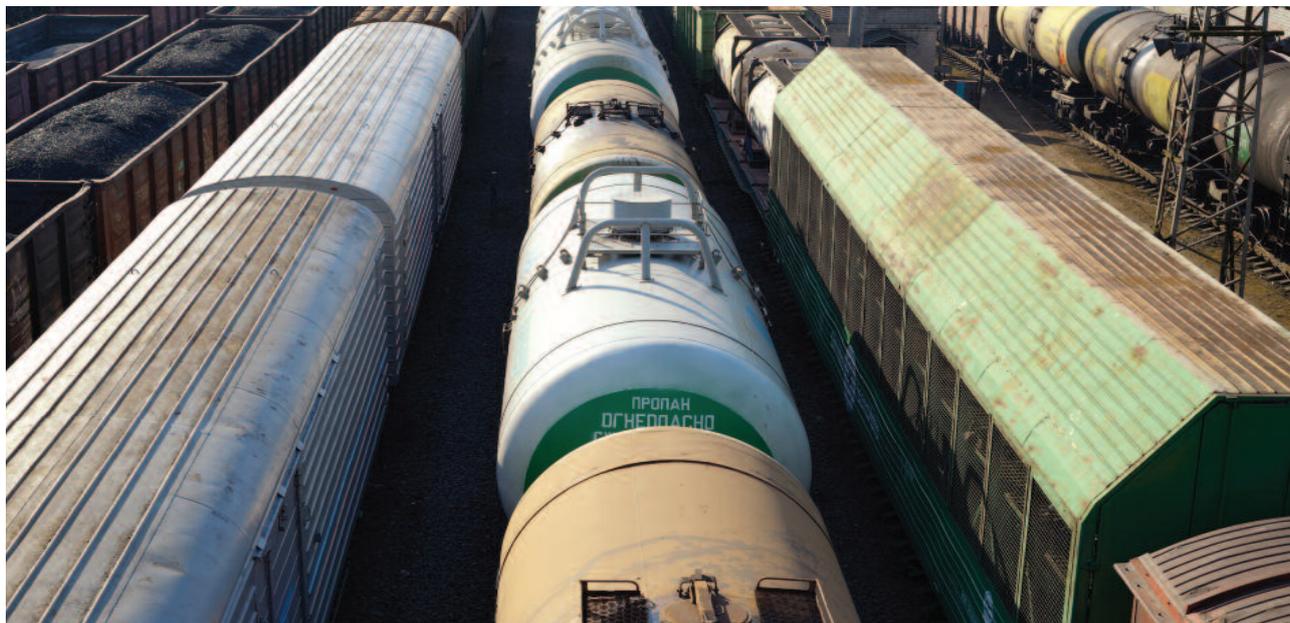
Contaminazione del suolo



Contaminazione da animali



Contaminazione da insetti



⁸ Immagine utilizzata su gentile concessione dell'IICL (www.iicl.org).

7.0 Pianificazione del trasporto di merci pericolose

7.1 Il termine "Merci pericolose" si riferisce specificamente alle merci definite come tali dalle normative internazionali (e applicate per esempio nel Codice marittimo delle merci pericolose, IMDG). Indica una sostanza, un materiale o un oggetto capace di costituire una minaccia alla salute, alla sicurezza e alla proprietà durante il trasporto.



- 7.2 Lo stivaggio di diverse classi di merci pericolose all'interno della stessa UTI è regolamentato in maniera rigorosa, e in linea di massima è vietato. Quando si mescolano diverse classi di merci pericolose all'interno della stessa UTI, se consentito, consultare la tabella di segregazione dell'IMDG.
- 7.3 Oltre ai requisiti delle classi di segregazione e di separazione, il Caricatore dovrebbe essere consapevole delle eventuali specifiche incompatibilità chimiche tra le merci pericolose. È essenziale controllare le singole voci per tutte le sostanze chimiche o i prodotti spediti, per essere pienamente consapevoli ed evitare eventuali incompatibilità di carico all'interno di una UTI.
- 7.4 In materia sono stati adottati numerosi regolamenti, relativi a:
- corretto imballaggio delle merci pericolose;
 - documentazione da preparare per descrivere in maniera completa e accurata le merci trasportate e il relativo imballaggio;
 - etichette di pericolosità, marcature o contrassegni che devono essere affissi sulla UTI al cui interno sono contenute merci pericolose.
- 7.5 Il Caricatore deve, come minimo, essere a conoscenza e soddisfare tutti i requisiti previsti dalle normative internazionali sulle merci pericolose in materia di sicurezza del trasporto, e garantire che l'addetto al riempimento sia a conoscenza di tali requisiti.

8.0 Imballaggio

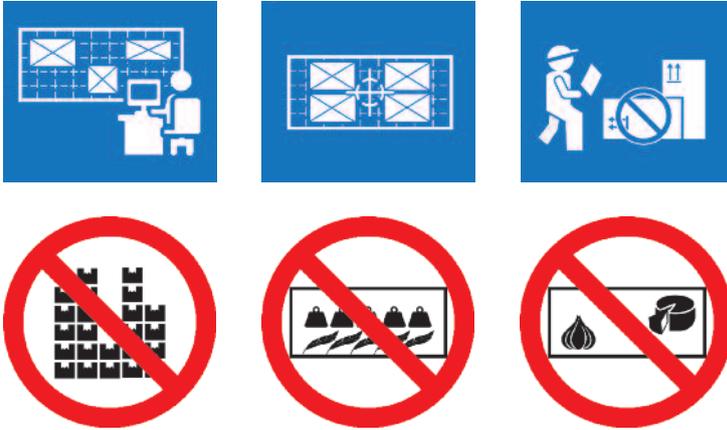
- 8.1 L'utilizzo di UTI per certi tipi di merci non ha eliminato la necessità di un adeguato imballaggio interno ed esterno del carico. L'imballaggio richiede di essere considerato con attenzione. L'imballaggio dovrebbe essere sufficientemente resistente per essere impilato all'interno della UTI e tale da resistere alle pressioni verticali e orizzontali sostenute durante il trasporto su strada, rotaia o nave. Per maggiori informazioni, consultare il Capitolo 5 *Condizioni generali di trasporto*.
- 8.2 Tutti gli imballaggi (casce, fusti, gabbie, ecc.) devono essere in grado di resistere alle normali sollecitazioni di trasporto, riuscendo nel contempo a contenere efficacemente il carico. La resistenza e la durata dell'imballaggio interno ed esterno dipendono dal prodotto, dal percorso prescelto e dalle diverse modalità di trasporto dal punto di partenza alla destinazione.
- 8.3 Imballaggi speciali
- 1 È importante che il carico non si muova all'interno del cartone, della scatola o del contenitore in cui è imballato. Per immobilizzare il contenuto è necessario fornire un'imbottitura adeguata all'interno dell'imballaggio e/o bloccare e sostenere il contenuto;
 - 2 I macchinari e gli oggetti pesanti di formato e dimensioni non uniformi dovrebbero essere sistemati in casce, cartoni, gabbie o su pallet per consentire una movimentazione agevole e uno stivaggio compatto;
 - 3 Tutti i cartoni o gli imballi devono essere in grado di sostenere il peso e la pressione del carico impilato fino a circa due metri e mezzo di altezza.
- 8.4 Inoltre, gli imballi, i cartoni o le casce devono essere in grado di resistere alla pressione laterale esercitata dal carico adiacente, fino al 70% del peso delle merci impilate. Questo consente di prevenire lo schiacciamento del contenuto dovuto alle sollecitazioni presenti durante il trasporto.

9.0 Riempimento

(per il riempimento dei container vedere anche le domande 13-19 della lista di controllo nell'Allegato 1)

9.1 Principi generali

Durante la pianificazione del riempimento di una UTI è necessario osservare una serie di regole di base:



- 1 Utilizzare blocchi o ancoraggi, o una combinazione dei due metodi, per prevenire lo scivolamento o il ribaltamento del carico in qualsiasi direzione;
- 2 Distribuire il carico pesante sul pavimento e garantire che il baricentro della UTI sia posizionato correttamente;
- 3 Non creare strati di colli irregolari: pile irregolari non bloccate e rizzate in maniera corretta possono provocare danni al carico;
- 4 Non stivare merci pesanti sopra a merci leggere;
- 5 Non stivare merci con odori contaminanti insieme a merci sensibili;
- 6 Osservare tutte le istruzioni di movimentazione sui colli, come ad esempio "Questo lato in alto".

9.2 Riempimento di carichi eccezionali

- 1 Carichi con baricentro alto (alti, ingombro ridotto e/o struttura di supporto leggera) sono soggetti a ribaltamento e caduta. Questo tipo di carichi deve essere sostenuto dai colli adiacenti o essere stivato in maniera compatta, o con spazio sufficiente per garantire il posizionamento corretto dei rizzaggi;
- 2 I carichi pesanti (con massa superiore a 0,25 P⁹), come ad esempio i macchinari (che potrebbero anche avere un baricentro alto) e i carichi densi (bobine in acciaio, marmo e blocchi di granito), richiedono che il peso sia distribuito sui principali componenti strutturali della UTI;
- 3 I veicoli per il trasporto stradale o altri mezzi su ruote, i fusti, le bobine e i tubi devono essere sistemati in modo tale da non compromettere l'integrità del pianale della UTI/del pianale di carico. Le ruote non pneumatiche, le bobine e i tubi (che potrebbero essere considerati carichi pesanti) devono essere sostenuti da barre, che a loro volta devono essere posizionate sui principali componenti strutturali della UTI. Inoltre, cunei di dimensioni sufficienti dovrebbero essere posizionati contro le superfici curve e fissati alle barre di supporto. I cunei non dovrebbero essere inchiodati al pianale della UTI.



⁹ Articoli più pesanti del 25% del carico utile della UTI.

9.3 Riempimento di merci pericolose

(per il riempimento dei container vedere anche le domande 20-23 della lista di controllo nell'Allegato 1)

Il Capitolo 10 del Codice fornisce agli addetti al riempimento ulteriori raccomandazioni in materia di merci pericolose:

- Verificare che tutti i colli siano adeguatamente contrassegnati ed etichettati;
- Se possibile, sistemare le merci pericolose vicino alle porte;
- Apporre la segnaletica di pericolo all'esterno della UTI;
- Non caricare colli danneggiati.

Codice UTI,
Capitolo
10



9.4 Istruzioni specifiche per il riempimento e il fissaggio per tipo di merce

Il gran numero di tipologie di carico e di forme dei colli rende praticamente impossibile fornire in questo documento delle informazioni dettagliate e specifiche. Potrebbero essere disponibili delle istruzioni specifiche per tipo di merce/imballaggi; richiedere informazioni all'operatore della UTI.

10.0 Fissaggio

(per il riempimento dei container vedere le domande 24-26 della lista di controllo)

- 10.1 La pianificazione del riempimento ha l'obiettivo di ottenere o uno stivaggio compatto (nel quale tutti i colli sono saldamente posizionati tra le pareti laterali e frontali della UTI) o uno stivaggio fissato (nel quale i colli non occupano tutto lo spazio disponibile e devono quindi essere fissati con blocchi, rinforzi, puntelli e/o ancoraggi). Vedere l'Allegato 7 del Codice, sezione 1 *Pianificazione del riempimento*.

Codice UTI,
Allegato
7

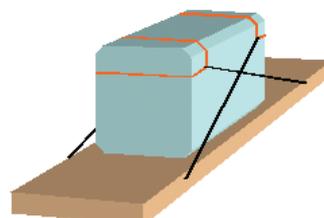
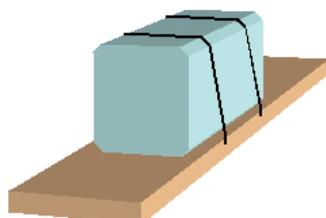
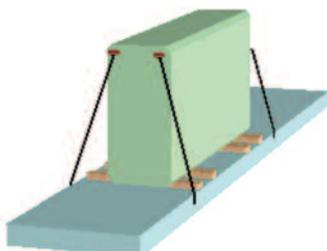


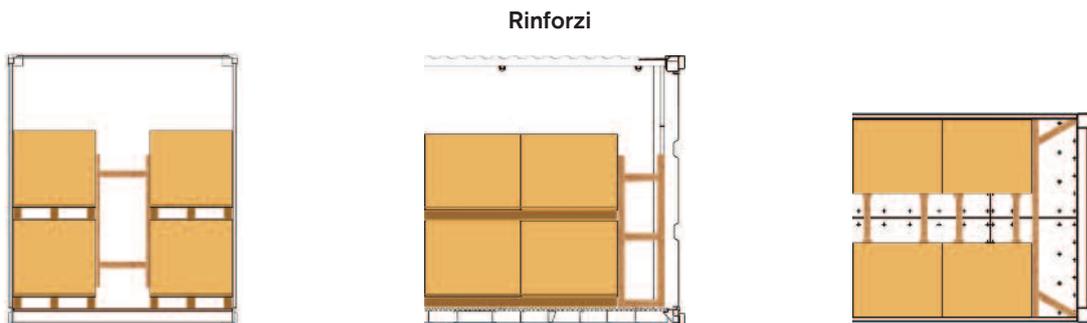
- 10.2 Nello stivaggio compatto, i piccoli spazi che si creano tra le unità di carico e colli simili sono accettabili e non devono essere riempiti, dato che non possono essere evitati e che sono necessari per riempire e svuotare le merci. La somma degli spazi vuoti in direzione orizzontale non deve superare i 15 cm. Se tale limite viene superato, è necessario bloccare i colli in ogni spazio vuoto o spostarli in modo tale da creare un unico spazio vuoto che potrà essere riempito con blocchi o listelli di legno.

- 10.3 I colli di dimensioni ridotte stivati in maniera compatta devono essere fissati per evitare il sollevamento durante il trasporto. Per garantire l'integrità dello stivaggio potrebbe essere necessario utilizzare reti o sacchi gonfiabili.

- 10.4 In caso di stivaggio non compatto o fissato, i singoli colli devono essere fissati e l'addetto al riempimento potrebbe decidere di ancorarli per prevenire il ribaltamento, o di inserire materiale di attrito o rinforzi per prevenire lo scivolamento.

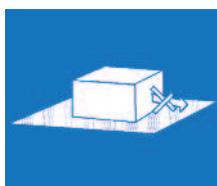
Ancoraggio





- 10.5 Si raccomanda vivamente di utilizzare profili d'angolo per evitare lo spostamento in avanti e indietro del carico. Se il trasporto viene eseguito su rotaia, rinforzare sempre in maniera adeguata i lati anteriore e posteriore della UTI, utilizzando i montanti d'angolo come appoggio.
- 10.6 Il carico deve essere bloccato e puntellato alle estremità del pavimento per evitare i movimenti laterali. Le pareti e le porte della UTI non devono essere utilizzate per sostenere i blocchi e i rinforzi.
- 10.7 Per ottenere più resistenza e prevenire lo scivolamento del carico e il conseguente danneggiamento delle porte della UTI e/o del carico stesso, è possibile utilizzare la traversa superiore (che collega i due montanti d'angolo posteriori) per il rizzaggio e i distanziatori.
- 10.8 Se per bloccare e rinforzare il carico viene usato del legno, accertarsi che sia stato adeguatamente trattato e contrassegnato in conformità allo standard ISPM 15. Il legno dovrebbe essere sano e senza venature incrociate, marciume secco, nodi, fori o spaccature che potrebbero comprometterne la resistenza.
- 10.9 Per le operazioni di rizzaggio del carico:
- 1 Rizzare il carico in modo che le forze siano distribuite su un'area sufficientemente ampia della UTI;
 - 2 Se del caso, utilizzare materiale di attrito con superficie antiscivolo, per ridurre lo scivolamento dei colli;
 - 3 Se del caso, utilizzare ganci o anelli di rizzaggio per fissare gli ancoraggi;
 - 4 Non fissare il carico con dispositivi che sollecitino eccessivamente la struttura della UTI;
 - 5 Non tensionare eccessivamente gli ancoraggi per non danneggiare il carico;
 - 6 Non fissare gli ancoraggi a rete con nodi.

Non inchiodare i tacchi, i blocchi o i rinforzi al pianale di carico di una UTI chiusa.



11.0 Completamento del riempimento

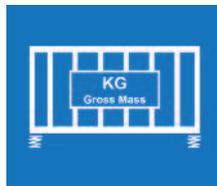
(per il riempimento dei container vedere anche le domande 27-34 della lista di controllo nell'Allegato 1)

- 11.1 Prima di chiudere la UTI, l'addetto al riempimento deve portare a termine le operazioni di riempimento. Queste operazioni garantiscono che il carico può essere trasportato in sicurezza fino a destinazione, e dovrebbero essere conformi ai requisiti del Codice UTI, come indicato nel Capitolo 11.
- 11.2 Anche se non specificamente menzionato nel Capitolo 11, prima della chiusura finale della UTI, i carichi che richiedono la fumigazione dovrebbero essere trattati in conformità alle normative locali ed essere conformi all'Allegato 9 del Codice UCD.
- 11.3 Fumigazione
- 1 Le merci e i carichi alla rinfusa caricati sulla UTI e soggetti a fumigazione possono presentare pericoli significativi. In molti paesi si sono verificati incidenti da gas, dovuti alla non adeguata ventilazione dei container successivamente alla loro apertura;
 - 2 Le UTI che contengono merci soggette a fumigazione sono considerate merci pericolose di classe 9 dal Codice IMDG, numero UN 3359. Consultare il Codice per verificare i requisiti in materia di segnaletica di pericolo e di corretta formulazione degli avvisi da apporre sulle porte della UTI.
- 11.4 Verificare che sia l'interno sia l'esterno del container, e il suo carico, siano esenti da contaminazioni visibili da parassiti.
- 11.5 Apporre un sigillo conforme allo standard ISO 17712 in caso di trasporto internazionale della UTI. Maggiori informazioni sui sigilli sono disponibili nel Materiale informativo IM9.
- È necessario mantenere un'accurata registrazione dei sigilli, dalla partenza alla destinazione. I numeri del sigillo devono essere registrati nei documenti appropriati. Se si rende necessario aprire e rompere il sigillo (per esempio per ispezione doganale), annotare i motivi della rottura e il numero del nuovo sigillo.
- 11.6 Determinare la massa lorda della UTI. Per i container trasportati via mare, i caricatori sono tenuti a fornire la massa lorda verificata sia al terminal sia al comandante della nave. In caso contrario, il container non potrà essere caricato a bordo. Per tutte le UTI, la massa lorda non deve superare il valore massimo consentito per la UTI, né violare le eventuali disposizioni nazionali che potrebbero ulteriormente limitarle per specifiche modalità di trasporto.
- 11.7 Fornire al vettore la documentazione necessaria se all'interno o sulla UTI sono caricate delle merci pericolose; tale documentazione deve includere la dichiarazione del Caricatore e, se richiesto, un certificato di carico. Potrebbe essere richiesta una scheda di sicurezza, che deve essere fornita ai vettori terrestri in formato cartaceo, se la UTI verrà trasportata per strada, rotaia o su corsi d'acqua interni.
- 11.8 Includere il numero della UTI, la massa lorda verificata e il numero del sigillo nelle informazioni da fornire al vettore, non appena lo stesso ne faccia richiesta.

Codice UTI,
Capitolo
11

Codice UTI,
Allegato
9

Materiale
informativo
IM3



12.0 Ricevimento e svuotamento delle UTI

12.1 Disposizioni generali

- 1 Il destinatario o l'addetto allo svuotamento di una UTI è tenuto a controllare che l'unità sia in buone condizioni e a notificare all'operatore della UTI eventuali danni significativi;
- 2 Se del caso, verificare l'integrità del sigillo e accertarsi che i numeri corrispondano a quanto dichiarato nella documentazione di trasporto;
- 3 Prestare attenzione ai segnali esterni che potrebbero indicare eventuali pericoli, come ad esempio temperature insolitamente elevate, fuoriuscite di sostanze dall'unità o deformazione dei pannelli della UTI. Tali segnali potrebbero indicare la necessità di isolare l'unità o di adottare misure speciali prima di procedere allo svuotamento del carico;
- 4 Prestare attenzione: l'unità potrebbe presentare un'atmosfera nociva, dovuta al carico o ai residui della fumigazione. In linea di massima, fare riferimento alla sezione 5 di cui sopra;
- 5 Il destinatario o l'addetto allo svuotamento dovrebbe controllare che la UTI sia esente da contaminazione visibile da parassiti. Eliminare l'eventuale contaminazione visibile da parassiti in conformità con le normative locali in vigore o notificare l'autorità responsabile, se richiesto.



12.2 Svuotamento della UTI

- 1 Effettuare un'adeguata valutazione del rischio relativamente alle attività di svuotamento in programma, inclusi i requisiti di accesso alla UTI o di qualsiasi sua parte a un'altezza superiore al livello del suolo. Accertarsi che per lo svuotamento vengano utilizzate tecniche e attrezzature adeguate;
- 2 All'apertura delle porte, prendere ulteriori precauzioni se il carico si è spostato durante il trasporto. L'utilizzo di una cinghia di sicurezza sulle barre di chiusura centrali ridurrà al minimo il movimento della porta alla prima apertura;
- 3 Tenere in considerazione la natura della spedizione (per es. colli a basso attrito o articoli con baricentro elevato) e prestare attenzione quando si rimuovono gli ancoraggi e i blocchi;
- 4 Documentare e notificare al vettore e/o all'operatore della UTI e al Caricatore, a seconda dei casi, eventuali danni al carico rilevati durante lo svuotamento.



12.3 Restituzione della UTI vuota

- 1 Se non diversamente concordato, il destinatario si assume la responsabilità di garantire che la UTI sia completamente pulita e priva di residui di carico, materiali nocivi e parassiti visibili;
- 2 Rispettare le normative ambientali applicabili a livello locale per quanto riguarda lo smaltimento dei residui di carico, dei rifiuti, dei listelli, del materiale di fissaggio e dei parassiti visibili;
- 3 Se le merci contenute nella UTI includevano merci pericolose, prestare particolare attenzione per garantire che non vi siano pericoli residui. Potrebbero essere richieste delle bonifiche speciali. Tutte le etichette di pericolo e gli altri contrassegni relativi all'ultima spedizione devono essere rimossi o cancellati.

Lista di controllo per il riempimento di container

Lista di controllo per garantire la sicurezza delle operazioni di riempimento ed evitare la contaminazione da parassiti dei container¹.

Istruções: Registrare i dettagli del contenitore da imballare e completare la lista di controllo sottostante. Se QUALSIASI risposta è "NO", interrompere l'imballaggio e assicurarsi che venga intrapresa un'azione correttiva. Fino ad allora, NON spedire il contenitore. Conservare la lista di controllo per ogni per ogni contenitore al termine dell'imballaggio.

Numero del contenitore	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Data (GG/MM/AAAA)	<input type="text"/>
Indirizzo di imballaggio (città/paese)	<input type="text"/>			
Persona responsabile	<input type="text"/>			

	SÌ	NO	N/D	Riferimento del Codice UTI ²
Superficie di riempimento				
1 Il tipo di container è appropriato per il carico da trasportare?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 7
2 Il container è posizionato in modo tale da essere accessibile in sicurezza?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 8.3 / Allegato 5 S2
3 Sono state adottate misure per evitare la contaminazione da parassiti della superficie di riempimento?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 8.2.4 / Allegato 6
4 È stato preparato un piano di riempimento che indichi la disposizione delle merci nel container?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S1
5 I limiti massimi di carico utile sono sufficienti per il carico previsto?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 4 S2
6 I pallet in legno, i listelli e il materiale di imballaggio in legno sono tutti conformi agli standard ISPM-15 e recano i contrassegni richiesti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S1.14
7 Il personale assegnato al riempimento del container è stato adeguatamente formato per comprendere le pratiche di corretto riempimento, rizzaggio del carico e per evitare la contaminazione da parassiti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 13 / Allegato 10
Condizioni del container				
8 L'esterno del container è privo di terra o di altre contaminazioni visibili da parassiti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 8.2.2.9 / Allegato 6
9 L'esterno del container è in buone crepe, e non significativamente distorto, con fessurazioni o piegato?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 8.2.2
10 Il container ha una targhetta di omologazione CSC valida?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap 8.2.1 / Allegato 4
11 L'interno del container è privo di danni, segni di infiltrazioni d'acqua, ruggine, residui, macchie o detriti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap 8.2.3 / Allegato 6
12 L'interno del container è privo di terra o di altre contaminazioni visibili da parassiti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 8.2.4 / Allegato 6
Riempimento del container				
13 Il carico è privo di terra o di altre contaminazioni visibili da parassiti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 6
14 I carichi più pesanti sono stati caricati sul fondo del container, con i carichi più leggeri in alto?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S3.2.3
15 Il carico è stato distribuito in maniera uniforme sul pavimento del container per distribuire il carico?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S3.1
16 Il baricentro corrisponde approssimativamente al centro del container?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S3.1.4
17 Il carico è stato sistemato in strati per quanto possibile uniformi?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S3.2
18 I colli con le etichette di orientamento sono stati sistemati correttamente, rivolti verso l'alto?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 App. 1 S3
19 Il carico è stato bloccato, rinforzato o ancorato per evitare eventuali scivolamenti o ribaltamenti in qualsiasi direzione?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S2

	SI	NO	N/D	Riferimento del Codice UTI ²
Merci pericolose				
20 Tutti i colli con merci pericolose sono stati contrassegnati ed etichettati in conformità al Codice IMDG?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 10.2.10 Codice IMDG
21 Tutti i colli con merci pericolose sono integri e in buone condizioni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 10.2.8
22 Se le merci pericolose sono solo una parte del carico, sono sistemate quanto più possibile vicino alle porte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 10.3.8
23 Sul container è stata affissa la segnaletica di pericolo in conformità al Codice IMDG?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 11.2
Attività successive al riempimento del container ma precedenti alla chiusura delle porte				
24 Sono stati riempiti tutti gli spazi vuoti nel carico o tra il carico e il container?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S2.3
25 I bloccaggi e i fissaggi sono distribuiti su una superficie sufficientemente ampia del container (per es. utilizzando delle barre distanziatrici)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 7 S.2.3
26 I sistemi di rizzaggio sono fissati al container in modo da non sollecitare eccessivamente la struttura?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 9.4 Allegato 7 S2.4 e S4
27 Sia il carico sia l'interno e l'esterno del container sono privi di terra o di altre contaminazioni visibili da parassiti?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allegato 6
Chiusura del container				
28 Le porte del container sono state chiuse e bloccate in modo sicuro?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 11.1
29 Il container è stato sigillato? Il numero è stato registrato?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 11.1.2
Spedizione del container				
30 La massa lorda verificata del container è stata comunicata al vettore non appena lo stesso ne ha fatto richiesta?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 11.3.2
31 L'identità del container e il numero del sigillo sono stati comunicati al vettore non appena lo stesso ne ha fatto richiesta?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 11.3.3
32 Per il carico, la descrizione accurata (inclusa la classificazione) del carico stesso e dell'imballaggio è stata inviata al vettore non appena lo stesso ne ha fatto richiesta?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 4.2.3 e 4.2.4
33 Per il carico, il numero e il tipo di colli e la massa del carico (ai fini doganali) sono stati comunicati al vettore, non appena lo stesso ne ha fatto richiesta?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 4.2.3 e 4.2.4
34 Per le merci pericolose, sono stati preparati la dichiarazione del Caricatore e, se necessario, il certificato di carico, e comunicati al vettore non appena lo stesso ne ha fatto richiesta?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cap. 11.3.6

¹ Le informazioni della presente Lista di controllo si riferiscono solo ai container.

² Il Codice UTI è il Codice di buone pratiche IMO/ILO/UNECE per il riempimento delle unità di carico, edizione 2014. Il Codice UTI è disponibile sui siti web dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CTU-Code.aspx e della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html.

Il Promotore, Cargo Integrity Group (da gennaio 2022)



Bureau International des Containers

Il Bureau International des Containers (BIC) è stato fondato nel 1933 sotto gli auspici dell'ICC come organizzazione internazionale neutrale, senza scopo di lucro. BIC intende promuovere l'efficienza, la sicurezza, la protezione, la standardizzazione e la sostenibilità nella catena di approvvigionamento dei container. Dal 1970 è editore del BIC Code Register e gestisce anche altri database del settore, tra cui BoxTech Global Container Database (bic-boxtech.org), BIC Facility Code Database e Global ACEP Database. BIC detiene lo status di osservatore ufficiale presso IMO, WCO e UN/CEFACT. BIC ha partecipato allo sviluppo del Codice CTU.

www.bic-code.org



Global Shippers Forum

Il Global Shippers Forum (GSF) è l'organizzazione commerciale internazionale che rappresenta le opinioni di esportatori e importatori intesi come proprietari di merci nelle catene di approvvigionamento globali. I membri del GSF sono organizzazioni nazionali di spedizionieri di oltre 20 paesi nei cinque continenti, impegnati nella realizzazione di un commercio globale sicuro, efficiente dal punto di vista competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale. GSF lavora per garantire che la voce del cliente sia ascoltata nelle fasi di sviluppo della politica e della regolamentazione dei trasporti internazionali e ha partecipato attivamente alla stesura del Codice CTU.

www.globalshippersforum.com



Container Owners Association

La Container Owners Association (COA) è un'organizzazione internazionale che rappresenta gli interessi comuni di tutti i proprietari di container merci. I suoi obiettivi principali sono: lo sviluppo di standard atti a migliorare l'efficienza del settore, la diffusione di informazioni attraverso conferenze, formazione e istruzione, la promozione della sicurezza nel funzionamento dei container e lo sviluppo della consapevolezza ambientale. I membri a pieno titolo dell'Associazione comprendono compagnie di navigazione per container, società di leasing e operatori intermodali, mentre è consentita l'iscrizione associata ai fornitori di un'ampia gamma di attrezzature, sistemi e servizi per container.

www.containerownersassociation.org



ICHCA International

ICHCA International è un'organizzazione indipendente e senza fini di lucro dedicata al miglioramento della sicurezza, della produttività e dell'efficienza nella movimentazione delle merci in tutto il mondo. Lo status privilegiato di ONG consente a ICHCA di rappresentare i membri e i settori della movimentazione merci presso agenzie e autorità di regolamentazione nazionali e internazionali. Il suo gruppo tecnico sviluppa le migliori pratiche e un'ampia gamma di pubblicazioni pratiche sulla movimentazione del carico. ICHCA fornisce un punto chiave per l'informazione, l'educazione e il networking, consentendo di applicare al meglio le conoscenze e le migliori pratiche durante la movimentazione delle merci. ICHCA è stata attivamente coinvolta nello sviluppo del Codice CTU.

www.ichca.com



FIATA

FIATA, la Federazione Internazionale delle Associazioni degli Spedizionieri, è un'organizzazione non governativa a base associativa che rappresenta gli spedizionieri in circa 150 paesi; nel suo insieme è portavoce di un settore di 40.000 aziende di spedizioni e logistica in tutto il mondo. Gli obiettivi di FIATA includono la standardizzazione e il miglioramento della qualità dei servizi resi dagli spedizionieri, quali la promozione di documenti di spedizione uniformi e la digitalizzazione, nonché il supporto alla formazione professionale per il settore della spedizione merci in tutto il mondo. Con sede a Ginevra, FIATA è "la voce globale della logistica merci" e ha partecipato allo sviluppo del codice CTU.

www.fiata.org



TT Club

TT Club è fornitore indipendente, leader nel mercato delle assicurazioni reciproche e dei relativi servizi di gestione del rischio per il settore dei trasporti e della logistica internazionale. L'obiettivo principale di TT è quello di contribuire a rendere il settore più sicuro e protetto. Il Club gode di un sostanziale supporto del settore, che comprende proprietari e operatori di container, porti e terminal, società di logistica, che operano in modalità marittime, stradali, ferroviarie e aeree. TT è rinomato per il servizio di alta qualità, la profonda conoscenza del settore e la sua durevole affidabilità. TT Club ha partecipato allo sviluppo del Codice CTU.

www.ttclub.com



World Shipping Council

Il World Shipping Council (WSC) è la voce unica che comprende sia il trasporto di linea, sia i vettori internazionali di container e veicoli che rendono possibile il commercio globale. Collabora con responsabili politici e gruppi industriali per plasmare la crescita futura di un settore marittimo socialmente responsabile, ecosostenibile, sicuro e protetto. È un'associazione di categoria senza scopo di lucro con uffici a Bruxelles, Singapore e Washington, DC. Il WSC detiene lo status di osservatore presso l'IMO ed è stato attivamente coinvolto nello sviluppo del codice CTU.

www.worldshipping.org



