

REGOLAMENTO DI SICUREZZA DEL PORTO DI LA SPEZIA
RELATIVO ALLE OPERAZIONI DI :

- arrivo, carico, scarica e sosta delle navi mercantili adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso;
- lavori a bordo di navi mercantili adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso;
- allibi di oli minerali;
- bunkeraggio;
- lavaggio delle cisterne con C.O.W.;
- travaso degli slops e ritiro morchie e acque oleose di sentina da bordo di navi mercantili.

(approvato con ordinanza n. 50 in data 20-06-85)

CAPITANERIA DI PORTO
DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO DI LA SPEZIA

ORDINANZA N. 50/85

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Comandante del porto e Capo del Compartimento Marittimo di La Spezia,

- considerata la necessità di adeguare alle mutate esigenze ed alle recenti disposizioni legislative la vigente normativa di sicurezza per le operazioni, la sosta, il movimento ed i lavori delle navi cisterna e delle navi gasiere nel Porto di La Spezia, regolata dalle ordinanze n. 72/71 e 1104 emesse rispettivamente in data 29 settembre 1971 e 12 febbraio 1962 e dal decreto n. 19/62 del 12 ottobre 1969;
- ritenuto altresì di aggiornare la normativa riguardante le operazioni di bunkering, approvata con ordinanza di questa Capitaneria di Porto n. 73 in data 26 settembre 1979 per il raggiungimento di un più elevato livello di sicurezza portuale;
- ritenuto necessario regolamentare le operazioni di lavaggio delle cisterne delle navi petroliere con il sistema C.O.W. (crude-oil-washing);
- ritenuto necessario regolamentare le operazioni di allibo di oli minerali e di gas compressi, liquefatti e disciolti sotto pressione;
- ritenuto necessario regolamentare le operazioni di trasbordo slops e acque di sentina;
- viste le circolari del Ministero Marina Mercantile relative alle materie trattate;
- visto il D.M. 31-07-34 che detta norme di sicurezza per la lavorazione, l'impiego e la vendita di oli minerali, e per il trasporto degli oli stessi;
- visto l'art. 219 del D.P.R. 14-11-72, n. 1154;
- vista la Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (resa esecutiva in Italia con legge 23-05-80, n. 313) ed il relativo protocollo 78 e gli emendamenti 1981;
- vista la legge 6-4-1977 n. 185 con cui sono state ratificate le convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, con allegato, adottate a Bruxelles il 29-11-69, e adesione alla convenzione istitutiva di un fondo internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18-12-71 e loro esecuzione;
- visto il D.P.R. 27-5-78 n. 504 recante norme di attuazione delle citate convenzioni;
- vista la Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi adottata a Londra il 2-11-73 (resa esecutiva in Italia con legge 29 settembre 1980 n. 662) ed il relativo protocollo 78;
- visto il D.M. 03-05-84 recante norme per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas;

— viste le specifiche per la progettazione, l'esercizio ed il controllo di impianti C.O.W. revisionato dalla risoluzione I.M.O. A. 446;

— visto il D.P.R. 4-2-84, n. 50 che detta norme per la costruzione e l'equipaggiamento delle navi adibite al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa e per l'imbarco, il trasporto per mare e lo sbarco dei prodotti stessi;

— visto il D.M. 9-3-84 che detta norme tecniche particolari per la costruzione e l'equipaggiamento delle navi adibite al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa e per l'imbarco, il trasporto per mare e lo sbarco dei prodotti stessi;

— visto il D.M. 9-3-84 che elenca i prodotti chimici liquidi pericolosi cui si applicano il D.P.R. ed il D.M. citati ai due punti precedenti e visto il D.M. 9-3-84 che elenca i prodotti ai quali invece non si applica la normativa sopracitata;

— sentita la commissione locale di cui all'art. 48 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione ed il consulente chimico di Porto;

— visti gli artt. 17, 30, 62, 65, 68 ed 81 del Codice della Navigazione e gli articoli 59, 83 ed 85 del relativo Regolamento di Esecuzione;

ORDINA

è approvato l'annesso regolamento di sicurezza relativo alle seguenti operazioni che si svolgono nel porto e nelle acque di giurisdizione del Compartimento Marittimo di La Spezia:

- arrivo e sosta, operazioni di carico, scarica, di navi mercantili adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso;
- lavori a bordo di navi mercantili adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso;
- operazioni di bunkeraggio;
- operazioni di lavaggio delle cisterne delle navi mercantili petroliere con il sistema C.O.W.;
- operazioni di allibo;
- operazioni di trasbordo degli slops, morchie, acque oleose di sentina da bordo di navi mercantili;
- operazioni d'imbarco e sbarco di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa.

ART. 2 - Con l'entrata in vigore del presente regolamento devono intendersi abrogate le seguenti norme:

- allegato D del regolamento per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nel porto di La Spezia, approvato con ordinanza n. 1104 del 12-02-62;
- decreto n. 19 del 12-10-69 di questa Capitaneria di Porto;
- ordinanza n. 72 del 29-09-71 di questa Capitaneria di Porto;
- ordinanza n. 3 del 18-03-75 di questa Capitaneria di Porto;

— ordinanza n. 17 del 16-02-77 di questa Capitaneria di Porto;

— ordinanza n. 73 del 26-09-79 di questa Capitaneria di Porto;

— ordinanza n. 77 del 10-12-80 di questa Capitaneria di Porto.

ART. 3 - I contravventori alla presente ordinanza saranno puniti ai sensi degli artt. 1231 e 1174 del Codice della Navigazione, salvo che il fatto non costituisca più grave reato.

ART. 4 - E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le norme del seguente regolamento, che entrerà in vigore il quindicesimo giorno successivo alla emanazione della presente ordinanza.

CAPITOLO I

ARRIVO, CARICAZIONE, DISCARICA E SOSTA DI NAVI MERCANTILI ADIBITE AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI MERCI PERICOLOSE ALLO STATO LIQUIDO E GASSOSO

ART. 1

OGGETTO DELLE NORME

Le presenti norme hanno per oggetto le operazioni di arrivo, sosta, carico, scarico nel porto o rade o presso pontili, terminali di oleodotti o gasdotti, isole galleggianti e simili sistemazioni portuali, delle navi battenti bandiera italiana o straniera che trasportano o abbiano trasportato alla rinfusa le seguenti merci pericolose:

- a) liquidi infiammabili;
- b) liquidi combustibili;
- c) gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione;
- d) liquidi velenosi;
- e) liquidi corrosivi.

Non sono oggetto di tali norme le operazioni relative:

- 1) alle navi che trasportano o abbiano trasportato merci pericolose in colli;
- 2) alle navi indicate nel primo comma che siano in stato di gas-free e siano munite di relativo certificato.

ART. 2

DEFINIZIONI

Ai fini delle presenti norme, salvo espresse disposizioni contrarie, si intendono:

- 1) per liquidi infiammabili: quelli con punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, non superiore a 65°C;
- 2) per liquidi combustibili: quelli con punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, superiore a 65°C, ma non superiore a 125°C compresi.

Il punto di infiammabilità si determina mediante gli apparecchi a vaso chiuso Abel-Pensky (per i liquidi con punto di infiammabilità inferiore a 50°C) e Pensky Martens (per i liquidi con punto di infiammabilità superiore a 50°C). Se la determinazione del punto di infiammabilità è eseguita con apparecchio a vaso aperto (Cleveland), per liquidi combustibili si intendono quelli con punto di infiammabilità compreso tra 66°C e 140°C.

La distillazione frazionata si effettua secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-86.

- 3) Per gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione si intendono quei gas compresi nell'elenco delle merci pericolose della classe 2 di cui al D.M. 4-6-81 e successive modificazioni.
- 4) Per materie tossiche si intendono quei liquidi compresi nell'elenco delle merci pericolose della classe 6.1 di cui al D.M. 15-1-83 e successive modificazioni.
- 5) Per liquidi corrosivi si intendono quei liquidi compresi nell'elenco delle merci pericolose della classe 8 di cui al D.P.R. 9-5-68, n. 1008 e successive modificazioni.
- 6) Per prodotti chimici liquidi pericolosi si intendono i prodotti elencati nel D.M. 9-3-84 e successive modificazioni.
- 7) Per locali o spazi pericolosi:
 - a) tutti i locali chiusi o parzialmente chiusi nei quali possono formarsi od accumularsi vapori o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas velenosi, come ad esempio gli spazi per il carico, i depositi di combustibile, le intercapedini adiacenti agli spazi per il carico, ivi comprese le intercapedini risultanti dalla sistemazione di serbatoi nelle stive o cisterne, i locali pompe, gli altri locali chiusi separati dagli spazi per il carico da una sola paratia o da un solo ponte;
 - b) gli spazi all'aperto entro un raggio di tre metri da eventuali sorgenti di vapori o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas velenosi;
 - c) locali o spazi dove si possono verificare stillicidi di liquidi corrosivi o velenosi;
- 8) Per spazi o locali degassificati: quelli per i quali il consulente chimico di porto, avendo accertato, mediante opportuna determinazioni, l'assenza di gas infiammabili, esplosivi o tossici o comunque pericolosi, rilascia il certificato di non pericolosità.

ART. 3

ZONE DI ATTRACCO

L'ormeggio delle navi cisterna per le operazioni con liquidi infiammabili è consentito:

- 1) ai pontili del terminale I.I.P.;
- 2) al pontile del terminale ENEL;
- 3) al campo boe della Società Petroli Italiana;
- 4) al pontile del terminale SNAM limitatamente al gas naturale liquefatto;
- 5) al campo boe del terminale ubicato nello specchio acqueo antistante Punta S. Bartolomeo.

A tutte le altre banchine del porto mercantile è — di massima — vietata la sosta e l'ormeggio di navi con carichi, anche parziali, di merci pericolose di cui all'art. 1 del presente capitolo.

L'ormeggio di navi cisterna vuote e non degassificate è consentito — previa specifica autorizzazione della Capitaneria di Porto — alla fonda nelle zone di sicurezza di volta in volta assegnate.

ART. 4

VIGILANZA DELL'AUTORITA' PORTUALE

La Capitaneria di Porto vigila sulle operazioni indicate nell'art. 1 del presente capitolo e stabilisce con proprie Ordinanze, o autorizzazioni, oltre quelle indicate nei successivi articoli, tutte le altre modalità che si rendessero necessarie in occasione di particolari circostanze, sentito il parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, del Consulente Chimico del Porto e, se del caso, della Commissione locale di collaudo prevista dall'art. 48 del Regolamento al Codice della Navigazione.

I predetti pareri saranno sentiti altresì ogniqualvolta la Capitaneria di Porto riterrà di acquisire, nel rilasciare autorizzazioni previste dalla presente ordinanza, elementi di giudizio per assicurare alle operazioni il necessario gradiente di sicurezza.

ART. 5

DOMANDA DI APPRODO E COMUNICAZIONI PRELIMINARI

La domanda di approdo (vedi all. 1) deve essere presentata con almeno 24 ore di anticipo alla Capitaneria di Porto, in unico esemplare, e deve contenere le seguenti indicazioni:

- 1) nel caso di nave che debba compiere operazioni commerciali o riparazioni:
 - a) tipo di nave, nome, Compartimento e numero d'iscrizione, stazza lorda, stazza netta, portata lorda, previsto pescaggio a prora e a poppa al momento dell'approdo, lunghezza;
 - b) qualità e quantità del carico da sbarcare o imbarcare con la specificazione di cui all'art. 2 del presente capitolo;
 - c) giorno ed ora del previsto arrivo, provenienza;
 - d) nome dell'agente marittimo;
 - e) nome del ricevitore o del caricatore o dei loro eventuali rappresentanti e mandatari;
 - f) motivo dell'approdo e durata presunta della sosta;
 - g) ormeggio richiesto;
 - h) altre informazioni ritenute utili.
- 2) nel caso di nave che debba sostare in porto:
 - a) tipo di nave, nome, Compartimento e numero d'iscrizione, stazza lorda e netta, portata lorda, previsto pescaggio a prora e a poppa al momento dell'approdo, lunghezza;
 - b) qualità e quantità del carico eventuale in transito con la specificazione dei parametri indicati nell'art. 2 del presente capitolo;
 - c) giorno ed ora del previsto arrivo, provenienza;
 - d) nome dell'agente marittimo;
 - e) in caso di nave scarica, la qualità dell'ultimo carico sbarcato e se la nave sia stata degassificata o bonificata;
 - f) motivo dell'approdo e durata presunta della sosta;

- g) ormeggio richiesto;
- h) altre informazioni ritenute utili.

I dati non ancora noti, al momento della presentazione della domanda di approdo, devono essere comunicati dal Comandante della nave per radiotelegrafia o radiotelefonica e, ove ciò non sia possibile, al momento dell'arrivo della nave in rada.

La Capitaneria di Porto può dispensare dall'osservanza delle disposizioni del presente articolo le navi adibite al servizio di bunkeraggio.

Le navi cisterna adibite al trasporto dei prodotti definiti all'art. 1, aventi stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate, totalmente o parzialmente cariche, comprese quelle vuote non ancora degassificate, che entrano nel porto di La Spezia o che ne escono, debbono ottemperare alle seguenti ulteriori prescrizioni:

- 1) in tempo utile, prima cioè di entrare nelle acque territoriali adiacenti al porto:
 - a) comunicare alla Capitaneria di Porto di La Spezia le seguenti informazioni:
 - i dati relativi al Certificato C.L.C. (>2000 ton. idrocarburi trasportati);
 - in caso di trasporto di prodotti chimici alla rinfusa, se la nave possiede un certificato di idoneità conforme al codice dell'IMO per la costruzione e l'attrezzatura di navi che trasportano sostanze chimiche pericolose alla rinfusa, oppure in caso di trasporto di gas liquefatti alla rinfusa, se la nave possiede un certificato di idoneità conforme al codice dell'IMO per la costruzione e l'attrezzatura di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa;
 - l'eventuale esistenza di insufficienze o incidenti capaci di diminuire la normale e sicura manovrabilità della nave, pregiudicare la sicurezza e la fluidità della circolazione o costituire un pericolo per l'ambiente marino e le zone adiacenti;
 - b) compilare fedelmente ed accuratamente la « lista di controllo » secondo lo schema previsto (all. 2) e metterla a disposizione del pilota, per sua informazione e su richiesta dell'Autorità competente. Qualora dalla lista di controllo risulti l'esistenza di manchevolezze che possono pregiudicare la sicurezza della navigazione dell'unità e costituire comunque un pericolo, il pilota deve informare immediatamente la Capitaneria di Porto;
- 2) navigando nelle acque territoriali adiacenti al porto, in arrivo o in partenza, o sostando in rada:
 - a) informare la Capitaneria di Porto di qualsiasi manchevolezza o incidente che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione o costituire un pericolo per l'ambiente marino e le zone adiacenti;
 - b) stabilire un collegamento radiotelefonico con le stazioni costiere o, in VHF, con la Capitaneria di Porto (canale 16 dalle ore 0800 alle 2000 nel periodo dal 15-9 al 15-6 e dalle ore 0800 alle ore 2400 nel periodo dal 15-6 al 15-9) e mantenere tale collegamento;
 - c) servirsi dei piloti in caso di nebbia o di scarsa visibilità, e comunque quando la natura del carico e/o le condizioni della navigazione lo rendono consigliabile;
- 3) all'arrivo la lista di controllo di cui al punto 1.b) dovrà essere recapitata alla Capitaneria di Porto, assieme alla nota di informazioni di cui all'art. 179 del Codice della Navigazione.

ART. 6

REGISTRO IDROCARBURI

Le navi esterne che, a norma del D.M. 11-1-84 hanno l'obbligo della tenuta e della compilazione del registro degli Idrocarburi (superiore o uguale a 150 T.S.L.) al loro arrivo in porto devono consegnare all'Autorità Marittima, unitamente alla nota d'informazione di cui all'art. 179 del Codice della Navigazione:

- a) una copia del quadro riepilogativo delle operazioni del locale macchina contenuto nella prima parte del suddetto registro, firmata dal Comandante della nave, riferita a tutto il periodo di navigazione dal porto di provenienza;
- b) una copia del quadro riepilogativo per le operazioni del carico e della zavorra, contenuto nella parte seconda del già citato registro, riferita a tutto il periodo di navigazione dal porto di provenienza e del piano delle cisterne del carico e degli slops;
- c) il certificato I.O.P.P. (International oil pollution prevention) in regolare corso di validità (in copia od in visione).

Le navi battenti bandiera di stati non aderenti alla MARPOL 73/protocollo 78, devono, al loro arrivo in porto, consegnare una dichiarazione, firmata dal Comandante della nave, contenente i dati riportati nella parte I e II del registro di cui trattasi, riferita a tutto il periodo di navigazione dal porto di provenienza, unitamente al piano delle cisterne e degli slops.

Le stesse navi non in possesso del certificato I.O.P.P. dovranno esibire copia di uno dei tre documenti previsti nella lettera d'avviso contenuta nella circolare del Ministero della Marina Mercantile n. 31020 del 03-01-84, citata in premessa.

ART. 7

DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE ALL'ARRIVO DELLA NAVE

Le operazioni di scarico, carico e trasbordo delle merci di cui al primo comma dell'art. 1 non possono avere inizio prima che il Comandante o, in caso di impedimento, il Primo Ufficiale, abbia presentato alla Capitaneria di Porto una dichiarazione (all. 3) attestante che le sistemazioni e le dotazioni di bordo, concernenti le operazioni da compiere e le attrezzature dei servizi di sicurezza per le navi ed il pronto soccorso delle persone, si trovano in condizioni di piena efficienza e pronti all'impiego; la dichiarazione dovrà contenere inoltre le certificazioni di cui all'articolo 13 del presente regolamento.

Le operazioni potranno iniziare dopo aver consegnato la dichiarazione di cui al precedente paragrafo alla Capitaneria di Porto.

La Capitaneria di Porto può parzialmente dispensare dall'osservanza delle disposizioni del presente articolo le navi adibite al servizio di bunkeraggio.

ART. 8

SOSTA IN RADA

All'arrivo, le navi cisterna cariche o vuote non degassificate, in attesa di ormeggio devono restare all'ancora, in rada. Per le navi di stazza lorda superiore

ORD. M. 50/85 DEL 20/6/85

ART. 8

alle 500 tonnellate, l'ancoraggio deve effettuarsi in zona di sicurezza, e cioè a ridosso della diga foranea della rada, verso il centro della stessa e lontano dai varchi, in modo da non recare pregiudizio all'uso delle boe militari. Per le navi di stazza lorda inferiore, nelle condizioni di cui sopra, l'ancoraggio deve essere effettuato a distanza non inferiore a mille metri dalla zona mediana della calata Morin.

Le navi che devono ormeggiarsi ai pontili, per la caricazione o la scarica, possono raggiungere subito il posto di ormeggio assegnato e sempre che sia previsto l'immediato inizio delle operazioni predette, purché gli impianti di bordo siano in perfetta efficienza e la nave non presenti avarie, perdite o colaggi.

Al termine delle operazioni di imbarco o sbarco del carico, le navi cisterna dovranno lasciare subito l'ormeggio ai pontili, attendendo eventualmente in rada, all'ancora, nelle zone di sicurezza, colà provvedendo, quando possibile, al completamento della zavorra.

Le navi cisterna cariche, che non si trovino nelle prescritte condizioni di sicurezza, e quelle vuote, che non siano in possesso del certificato di gas free, devono restare all'ancora in rada, nelle zone di sicurezza di cui all'articolo precedente, sottoposte a sorveglianza e controllo, sino a che permangono le condizioni che non ne rendono sicuro l'ormeggio.

In condizioni avverse di tempo o quando ricorrano speciali motivi, in relazione alla sicurezza, l'Autorità Marittima può vietare che le navi cisterna raggiungano o lascino l'ormeggio o transitino, comunque, in rada nelle ore notturne.

ART. 9

ORMEGGIO, DISORMEGGIO E MANOVRE

All'entrata, uscita o movimento in porto, come pure durante la sosta in rada o in porto, le navi cisterna devono tenere a riva ad altezza ed in posizione tale da essere ben visibili per tutto il giro di orizzonte:

- durante le ore diurne: una bandiera rossa (lettera B del codice internazionale dei segnali);
- durante le ore notturne: un fanale a luce rossa visibile a una distanza di 3 miglia se di lunghezza superiore a 50 m. e di 2 miglia se di lunghezza inferiore.

Le manovre di tonneggio, ormeggio, disormeggio o di spostamento in porto devono essere eseguite con cime di fibra vegetale o sintetica.

L'impiego di cavi di acciaio è consentito purché essi siano avvolti su verricelli e passino per passacavi orientabili.

I cavi di acciaio che non siano avvolti su verricelli e non passino per passacavi orientabili, sono ammessi soltanto se il loro impiego sia limitato alla zona del castello di prua e del castello di poppa.

L'ormeggio deve essere effettuato in modo tale da consentire, in caso di necessità, una rapida manovra di disormeggio.

Quando le navi di cui trattasi hanno in mare una o più catene, la maglia capotesta di ciascuna catena nel pozzo deve essere libera, oppure sistemata in modo da poter essere facilmente liberata dall'esterno del pozzo e consentire di filare la catena per l'occhio.

14

Prima dell'ultimo comma dell'art. 8 viene aggiunto il seguente capoverso:
«La permanenza inoperosa ai pontili per la caricazione e la scarica di prodotti petroliferi da parte delle navi cisterna può essere autorizzata, per motivate esigenze, previo parere favorevole della Commissione locale di cui all'art. 48 del

Le navi ormeggiate devono mantenere a prora ed a poppa uno o più cavi di acciaio con gassa terminale appennellata fuoribordo, pronti per l'eventuale rimorchio della nave in caso di emergenza.

La Capitaneria di Porto può disporre l'assistenza di uno o più rimorchiatori per specifiche esigenze di sicurezza durante le operazioni di carico e scarico di liquidi o gas infiammabili.

Salvo il caso in cui le navi di cui all'art. 1 siano scariche e degassificate e salvo il caso delle navi adibite al servizio di bunkeraggio, durante la permanenza nel porto, in rada, presso i pontili e terminali, deve essere assicurata la continua permanenza a bordo del Comandante e del Primo Ufficiale di coperta e di ogni altra persona dell'equipaggio che sia indispensabile in caso di emergenza.

L'apparato motore di propulsione (ed in caso di nave avente due o più apparati, almeno uno di essi) deve essere sempre pronto a funzionare. In difetto la Capitaneria di Porto può consentire il carico, lo scarico e la sosta solo ove sia assicurata l'assistenza alle navi da parte di un numero congruo di rimorchiatori.

Per specifiche e motivate esigenze di sicurezza la Capitaneria di Porto può inoltre:

- prescrivere l'assistenza di uno o più rimorchiatori durante la manovra di ormeggio e disormeggio e durante le operazioni di carico e scarico;
- vietare la partenza, l'arrivo ed il movimento in porto durante le ore notturne;
- la predetta Autorità Marittima impedisce l'ingresso in porto e l'accosto operativo, dispone il movimento o nega le spedizioni alle navi che non si trovassero nelle condizioni di sicurezza previste dalle presenti norme.

ART. 10

ISPEZIONI PER PREVENIRE E FRONTEGGIARE EVENTUALI EMERGENZE

Ad integrazione di quanto previsto dal piano sui servizi di sicurezza e di prevenzione incendi predisposto, questa Capitaneria di Porto si riserva la facoltà di far eseguire in qualsiasi momento, da personale del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, da competenti chimici, il controllo dell'efficienza delle installazioni antincendio della nave. Tali ispezioni mireranno, in particolare, ad accertare che:

- a) siano state prese dal Comandante della nave adeguate precauzioni per prevenire incendi durante:
 - 1) le operazioni di carico, scarico e trasbordo delle merci o di rifornimento;
 - 2) il funzionamento della cucina;
 - 3) l'esecuzione di lavori a bordo;
- b) mediante ispezioni il Comandante della nave curi che:
 - 1) sia osservato il divieto di fumare o di accendere fiamme libere su tutta la nave, fatta eccezione per quei locali specificatamente indicati ed autorizzati dall'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto. Appositi avvisi devono ricordare tale divieto;
 - 2) nessuno a bordo rechi con sé fiammiferi, accendisigari od altri congegni e materiali che possano produrre scintille, ivi comprese calzature chiodate;

15

- 3) nei locali dove ne sia ammesso l'uso non siano lasciati sotto corrente senza la continua presenza degli utenti interessati, apparecchi elettrici che non facciano parte degli impianti fissi di bordo;
- 4) non siano mai lasciati abbandonati stracci e stoppa usati, rifiuti di qualsiasi genere, che devono essere sempre e dovunque rimossi e raccolti in appositi recipienti che devono essere opportunamente sistemati in zone di sicurezza;
- 5) non sia arbitrariamente modificato o manomesso l'impianto elettrico;
- 6) non si faccia uso, per tutte le porte di accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali salvo che non venga depositata doppia chiave nelle custodie di emergenza della nave;
- 7) per gli addetti alla manipolazione delle merci pericolose siano disponibili efficienti mezzi protettivi personali e materiali di pronto soccorso adeguati alle caratteristiche delle merci in relazione alle vigenti norme infortunistiche.

ART. 11

POSTI DI ORMEGGIO

I posti di ormeggio dove si effettuano operazioni di carico e scarico delle merci di cui al primo comma dell'art. 1 del presente capitolo devono essere dotati di impianti riconosciuti idonei al normale svolgimento delle operazioni stesse nonché di attrezzature di sicurezza e di dotazioni antincendio per l'immediato intervento in caso di emergenza adeguate alla qualità e pericolosità dei prodotti che vengono caricati o scaricati nonché alle caratteristiche dell'ormeggio.

I posti di ormeggio devono essere accessibili per via terra e mare e quelli collegati con i depositi a terra devono essere forniti di idonei mezzi di comunicazione con i depositi stessi e, ove possibile, con la rete telefonica urbana.

ART. 12

PRECAUZIONI PER EVITARE SCARICHE ELETTRICHE DURANTE LE OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO

I singoli elementi costituenti il servizio di carico e scarico della nave (contenitori, macchinari, tubolature, relativi accessori, ecc.) devono essere elettricamente continui tra di loro e connessi con la struttura metallica dello scafo.

Il collegamento della tubolatura della nave con le tubazioni a terra per il carico e lo scarico delle merci infiammabili o che possono formare miscela esplosiva con l'aria deve essere effettuato soltanto dopo l'esecuzione delle operazioni previste nel presente articolo.

I singoli elementi delle tubazioni degli impianti di terra devono essere elettricamente continui fra loro fino al primo giunto elettrico e devono essere collegati elettricamente a terra.

Del pari i diversi elementi di manichette flessibili devono essere collegati elettricamente fra di loro.

Il collegamento elettrico della nave a terra deve essere effettuato mediante un impianto costituito da un interruttore unipolare fisso sistemato in prossimità

del punto di attracco della nave, protetto contro gli agenti atmosferici con apposita custodia e protetto elettricamente in conformità delle norme tecniche vigenti in rapporto al luogo in cui è installato.

Esso deve far capo ad un estremo ad una efficace presa di terra ed al terminale delle tubazioni da terra mediante cavi in rame protetti contro gli agenti corrosivi e meccanici, di sezione utile non inferiore a 100 millimetri quadrati, e dall'altro estremo ad un cavo flessibile di rame, protetto contro gli agenti corrosivi e meccanici in relazione al suo impiego, di sezione utile non inferiore a 100 millimetri quadrati, di lunghezza tale da prevenire in esso sollecitazioni eccessive; l'estremità libera di tale cavo, munita di capocorda, deve essere collegabile allo scafo della nave mediante l'apposito dispositivo UNAV od equivalente.

La sequenza delle operazioni per la connessione del cavo di messa a terra e delle manichette flessibili del carico deve essere la seguente:

a) connessione:

- 1) verificare che l'interruttore sia aperto;
- 2) collegare alla nave il cavo di messa a terra;
- 3) chiudere l'interruttore;
- 4) collegare alla nave le manichette flessibili del carico previa la loro connessione elettrica alle tubolature della nave od alle tubolazioni degli impianti a terra;

b) sconnessione:

- 1) distaccare e rimuovere le suddette manichette flessibili dalla nave;
- 2) aprire l'interruttore;
- 3) distaccare dalla nave il cavo di messa a terra.

Le norme del 4° e 5° comma del presente articolo non si applicano qualora l'estremità terminale degli oleodotti o gasdotti degli impianti a terra e degli impianti a mare sia munita di diaframma elettrico atto ad evitare il passaggio di correnti elettriche.

ART. 13

OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO

Il comando delle navi cisterna, prima di iniziare le operazioni di carico o scarico e durante le stesse, deve accertare, sotto la propria responsabilità, che:

- a) nessuna persona estranea si trovi a bordo;
- b) nessun natante con caldaie accese, non munito di parascintille con motore in moto, si avvicini al bordo della nave;
- c) siano spenti tutti i fuochi, eccettuati quelli delle caldaie, per il funzionamento delle pompe, e quelli delle cucine, sistemati in apposito locale;
- d) tutti i portelli, in vicinanza degli sfogatoi del gas dei depositi, siano chiusi, ad evitare che i gas stessi, per la loro pesantezza, penetrino nei locali;
- e) sia stato accuratamente ispezionato l'impianto elettrico di bordo, per accertare le condizioni di isolamento e che non siano inserite linee elettriche volanti di qualsiasi specie;
- f) le condutture di carico e scarico siano in buone condizioni di manutenzione;

- g) le manichette siano costituite da tubi flessibili, non attaccabili dai liquidi da travasare e costruite in modo da evitare qualsiasi spandimento, di lunghezza sufficiente, onde permettere adeguati movimenti della nave, ed opportunamente sospese, a mezzo di imbragature di tela o collari di legno, al fine di evitare che prendano cocche o si logorino contro le draglie, candelieri o altro;
- h) la connessione delle manichette sia fatta mediante strettoli in modo tale che, in caso di pericolo, il tubo possa staccarsi immediatamente con un sol colpo di mazza di rame, escludendosi in ogni caso l'uso di martelli di ferro;
- i) siano integre le reticelle applicate alle estremità dei tubi di sfogo dei gas dei depositi e siano mantenuti chiusi tutti gli sbocchi all'esterno delle tanche, eccetto i tubi di sfogo dei gas.

L'osservanza delle prescrizioni di cui alle lettere c), d), e), f), g), h), i) deve essere certificata da apposita dichiarazione sottoscritta dal comando di bordo (allegato 3) e consegnata alla Capitaneria di Porto prima dell'inizio di ogni operazione.

La vigilanza, onde impedire l'accesso di estranei a bordo, sarà effettuata dal Comandante della nave, a mezzo del personale dell'equipaggio, sorvegliato da un Ufficiale appositamente incaricato.

Le manovre a terra relative alle operazioni di carico e scarico della nave ed i collegamenti alla medesima devono essere effettuati da personale tecnico competente.

Le operazioni di carico e scarico devono essere concordate e devono svolgersi in stretto coordinamento tra il comando di bordo ed il personale incaricato delle operazioni di imbarco e sbarco; le operazioni stesse devono essere sempre presenziate a bordo da un ufficiale della nave ed a terra da un tecnico del caricatore o ricevitore.

Nel caso di avarie o anomalie che compromettano la funzionalità degli impianti e la regolarità delle operazioni, queste devono essere interrotte immediatamente e deve esserne data immediata notizia alla Capitaneria di Porto.

Il personale in servizio in porto ai terminali della rada di La Spezia deve mantenersi in contatto con il personale responsabile degli stabilimenti ubicati fuori dell'ambito portuale, per tutto quanto attiene alla manovra e sicurezza degli impianti e loro collegamenti tra porto e stabilimento.

ART. 14

MANICHETTE PER IL TRASFERIMENTO DEL CARICO

Le manichette da impiegare devono essere omologate e collaudate dal R.I.Na. o da altro registro di classificazione aderente all'International Association Classification Societies.

I relativi certificati, copia dei quali deve essere conservata a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:

- massima pressione di esercizio;
- massima temperatura di esercizio (se del caso in relazione alla viscosità del prodotto);
- prodotti per i quali sono riconosciuti idonei;
- data e pressione di collaudo;

— ente che ha effettuato il collaudo.

I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange.

Le manichette usate per le operazioni dovranno essere sistmate in modo che sia consentita un'oscillazione adeguata al movimento della nave.

ART. 15

PRESCRIZIONI CIRCA L'USO DI APPARECCHI O UTENSILI OD ACCENSIONE DI FIAMMA LIBERA A TERRA OD A BORDO DELLE NAVI ALL'ORMEGGIO

Nei posti all'ormeggio è vietato l'uso di apparecchi od utensili che possano provocare scintille od altre sorgenti di ignizione o sviluppare calore. Esso è consentito qualora il tipo di utensile o apparecchio sia stato riconosciuto appropriato alle caratteristiche di pericolosità delle merci ed il loro impiego sia stato preventivamente autorizzato.

Sui moli o pontili adibiti al traffico delle merci infiammabili è proibito fumare o accendere fiamme libere di qualsiasi tipo, tranne nei casi autorizzati dalla Capitaneria di Porto e con le eventuali cautele dalla stessa prescritte.

Nei locali e spazi pericolosi delle navi non degassificate e non bonificate è vietato l'uso di qualunque apparecchio od utensile che possa procurare scintille od altre sorgenti di ignizione oppure sviluppare calore.

ART. 16

ILLUMINAZIONE DEI PUNTI DI ORMEGGIO

I posti di ormeggio destinati alle operazioni di scarico e carico o sosta in banchina delle navi devono essere in permanenza efficientemente illuminati.

Durante le operazioni in ore notturne, l'illuminazione deve essere adeguata alle esigenze ed assicurata con impianti conformi alle norme di sicurezza vigenti.

Il tipo di illuminazione, l'ubicazione e l'intensità delle sorgenti luminose devono essere preventivamente approvati da questa Capitaneria di Porto.

Per i terminali a mare la stessa Autorità decide, caso per caso, sulla applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo.

ART. 17

ACCORGIMENTI PER IL CONTENIMENTO DEI COLAGGI DI LIQUIDI PERICOLOSI

Ogni terminale petrolifero ed i responsabili di qualsiasi movimentazione di oli minerali devono predisporre attrezzature e prodotti idonei per il contenimento, la raccolta e la dispersione dei liquidi inquinanti caduti in mare.

Dette attrezzature e prodotti di tipo approvato devono trovarsi in condizioni tali da poter essere impiegati immediatamente dal personale addetto alle operazioni con cooperazione degli equipaggi delle navi.

In ogni caso, durante le operazioni di carico e scarico, devono essere predisposte, a cura del comando di bordo sulla nave e dei ricevitori o caricatori sulla banchina o pontili, apposite « ghiothe » o altri accorgimenti idonei alla raccolta di eventuali accidentali stillicidi.

In caso di qualsiasi spandimento in mare di idrocarburi dovrà essere sospesa ogni operazione, informata la Capitaneria di Porto e gli interessati dovranno dar corso immediatamente alle necessarie azioni di bonifica, ai sensi dell'art. 12 della legge 31-12-1982, n. 979 (Disposizioni sulla difesa del mare) e del vigente piano antinquinamento locale della Capitaneria di Porto di La Spezia.

Gli stabilimenti ed i depositi costieri di oli minerali o derivati sono tenuti ad osservare le norme generali di sicurezza vigenti in materia e quelle particolari indicate nei contratti di concessione, indipendentemente dalle precauzioni che vengono adottate a bordo delle navi cisterna nel corso delle operazioni a cura delle navi stesse o della Capitaneria di Porto.

I direttori degli stabilimenti costieri cureranno che durante il maneggio dei tubi o nel corso delle operazioni di carico e scarico di liquidi infiammabili o combustibili non si verifichino perdite o travasi di tali liquidi, anche se in quantità minime.

ART. 18

DEPOSITI E TRAVASI IN PORTO

Il deposito di oli minerali o derivati, in fusti o in latte, nell'ambito portuale dovrà essere autorizzato ai sensi dell'ordinanza n. 57/83 in data 24-08-83 della Capitaneria di Porto di La Spezia. Di norma è vietato il travaso di detti liquidi sulle banchine.

ART. 19

CARICO OPPURE SCARICO CONTEMPORANEO DI MERCI DIVERSE DA UNA STESSA NAVE

Il carico oppure lo scarico contemporaneo da una stessa nave di merci diverse, la cui commistione possa determinare reazioni pericolose, è consentito purché siano osservate le seguenti condizioni:

- le navi e gli approdi dispongano di adeguata attrezzatura per effettuare contemporaneamente il carico oppure lo scarico delle diverse merci;
- le pompe, le tubature, il valvolame ed i relativi accessori per il movimento di ogni singola merce, tra i serbatoi, cisterne, casse della nave ed i depositi di terra, siano indipendenti tra loro in modo da evitare ogni possibile commistione tra merci diverse; in particolare deve essere evitato che tubazioni adibite al carico o scarico attraversino casse o cisterne quando in queste siano contenute merci la cui miscelazione con le merci convogliate in detti tubi possa determinare reazioni pericolose;
- eventuali collegamenti tra le tubature e le pompe che servono per il carico di merci diverse siano intercettate mediante flangia cieca;

- le manovre necessarie per le operazioni di carico oppure di scarico siano dirette, a bordo, da un ufficiale appositamente incaricato, a terra da un tecnico responsabile, coadiuvati da un numero di operatori adeguato alla quantità di merce ed ai dispositivi degli impianti esistenti a bordo e a terra.

ART. 20

NAVI ADIBITE AL TRASPORTO DI GAS LIQUIDI VELENOSI E LIQUIDI CORROSIVI

Nel caso di navi adibite al trasporto di gas liquidi velenosi e liquidi corrosivi, particolari cautele devono essere adottate per il controllo delle idoneità ed efficienza delle attrezzature impiegate nelle operazioni di carico e scarico, nonché degli organi di collegamento che devono risultare adatti alla merce che forma oggetto delle operazioni di carico e scarico.

Il personale addetto alle operazioni di carico e scarico deve essere sempre munito di attrezzature protettive secondo le istruzioni antinfortunistiche previste per i prodotti trasportati.

L'ingresso nei locali pompe o nei locali pompe e compressori per il carico, nonché in quei locali dove si possono accumulare vapori o gas oppure dove si possono verificare stillicidi di quei liquidi velenosi o corrosivi, è consentito soltanto al personale che indossi indumenti protettivi adeguati alla natura della merce e munito, nel caso di gas velenosi o comunque non idonei alla respirazione o di liquidi velenosi, di apparecchio di respirazione.

L'uso di maschere antigas a filtro è vietato.

ART. 21

NAVI ADIBITE AL TRASPORTO DI PRODOTTI LIQUIDI PERICOLOSI ALLA RINFUSA

L'equipaggiamento delle navi adibite al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa e l'imbarco, il trasporto per mare e lo sbarco dei prodotti stessi è disciplinato dal D.P.R. 9-2-84, n. 50 ed i relativi tre D.M. in data 9-3-84 del Ministero Marina Mercantile, seguendo inoltre le disposizioni che saranno di volta in volta impartite dall'Autorità Marittima, sentiti il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ed il consulente chimico di Porto.

ART. 22

SEGNALAZIONI DI EMERGENZA

I Comandanti delle navi hanno l'obbligo di informare tempestivamente la Capitaneria di Porto dell'inizio, della fine e delle sospensioni delle operazioni di carico e di scarico, degli incidenti, nonché di qualsiasi altro evento interessante la sicurezza della nave, delle persone e dell'accosto.

In caso di incendio, scoppio o altra grave emergenza, i Comandanti delle navi devono eseguire i regolamentari segnali acustici ed ottici.

ART. 23

CARICO E SCARICO MEDIANTE TRAVASO

In rapporto a fondate necessità largamente comprovate la scarica diretta da nave cisterna a veicoli terrestri cisterna od a carri serbatoi ferroviari o la caricazione inversa dai suddetti mezzi di trasporto su navi cisterna dei prodotti di cui all'articolo 1, può essere autorizzata dal Comandante del porto, sentito il Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco e il consulente Chimico del Porto, sempre che tale operazione possa essere eseguita in apposita zona di approdo e in particolarmente accertate buone condizioni di prevenzione e difesa ed a condizione che vengano adottate le misure seguenti.

Nella domanda di approdo di cui all'art. 5 deve essere specificato che le operazioni di caricazione o scarica saranno eseguite mediante travaso fra nave e veicoli cisterna o carri serbatoio ferroviario.

La zona di approdo deve essere rispondente ai seguenti requisiti:

- essere ubicata in posizione adeguata in relazione al traffico portuale;
- avere estensione tale da assicurare l'agevole e sicura manovra dei veicoli; permettere l'eventuale intervento e l'agibilità dei mezzi dei Vigili del Fuoco, nonché consentire il rispetto delle distanze di sicurezza. Consentire, inoltre, una sicura dispersione dei vapori nell'atmosfera, nel caso che sia impossibile effettuare il travaso a ciclo chiuso dei liquidi di cui all'art. 1, lettera a);
- essere lontana da eventuali depositi di merce pericolosa;
- essere recintata durante le operazioni di travaso, al fine di vietare l'accesso di altri veicoli o di persone non addette a tali operazioni;
- essere illuminata come prescritto dall'art. 12.

Qualora il posto di ormeggio si trovi all'estremità di un pontile, il traffico o lo stazionamento dei veicoli sul pontile medesimo deve essere regolato in modo da non ostacolare il rapido accesso alla zona recintata dei mezzi dei Vigili del Fuoco o di altri veicoli necessari in caso di emergenza.

La scarica della nave deve essere eseguita mediante gli impianti della nave stessa. La caricazione della nave può essere eseguita:

- per gravità;
- a mezzo di elettropompa azionata da motore antideflagrante, per i liquidi infiammabili;
- a mezzo di elettropompa o di moto pompa, per i liquidi non infiammabili;
- con il sistema « monta liquidi » a mezzo di gas inerte, sempreché il serbatoio relativo sia stato abilitato a tal fine dalle competenti Autorità.

E' vietato impiegare la pompa di cui sono dotati i veicoli stradali, qualora si tratti di liquidi infiammabili.

Per le merci di cui all'art. 1 lettera a), con punto di infiammabilità inferiore a 21°C, e per le merci di cui all'art. 1 lettera c), le operazioni di caricazione e scarica debbono essere eseguite a ciclo chiuso tra la nave e il veicolo stradale o ferroviario. Nel caso che il tipo di veicolo non consenta per le merci di cui all'art. 1 lettera a) l'effettuazione del travaso a ciclo chiuso, l'operazione può essere autorizzata purché siano osservate interamente le disposizioni di cui al precedente comma 3 lettera b). Per le merci indicate all'art. 1 lettere d) ed e), le operazioni

di caricazione e scarica debbono essere effettuate a ciclo chiuso quando le « norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso (comprese quelle derivanti dal petrolio) oppure allo stato liquido (esclusi i liquidi petroliferi) » (circolare prot. 340364 del 31 marzo 1970 del Ministero Marina Mercantile e successive modificazioni ed integrazioni) prescrivono che le operazioni di caricazione e scarica debbono essere effettuate in modo che i vapori o gas del prodotto non si disperdano nell'atmosfera.

Durante l'operazione di caricazione o scarica, sia a bordo della nave che a terra, vi deve essere una persona pronta a chiudere le valvole di intercettazione.

Per la caricazione e scarica dei gas di cui alla lettera c) dell'art. 1 la manichetta deve essere dotata alle due estremità di una valvola a rapida chiusura.

Prima di dare inizio alle operazioni di caricazione o scarica deve essere provveduto:

- ad escludere la caricazione da veicoli che presentino perdite dal serbatoio;
- a bloccare i veicoli stradali e quelli ferroviari mediante il freno di stazionamento oppure, per quanto concerne i veicoli ferroviari, a mezzo di scarpe ferma carri, o altro mezzo idoneo;
- a prevedere adeguate misure per il pronto allontanamento dei veicoli in caso di necessità;
- salvo il caso in cui si tratti di liquidi combustibili di cui all'art. 1 lettera b), ad accertarsi della presenza di un adeguato servizio antincendio in relazione alle caratteristiche di pericolosità delle merci da travasare;
- nei riguardi delle merci infiammabili deve essersi altresì provveduto:
 - a collegare elettricamente a terra la nave secondo le modalità indicate all'art. 10;
 - a collegare elettricamente a terra il veicolo stradale;
 - a verificare l'efficienza del collegamento a terra del binario ferroviario od a stabilirlo se inesistente;
 - ad impiegare manichette di travaso elettricamente conduttrici o per se stesse oppure mediante apposito conduttore di rame di sezione adeguata, opportunamente attaccato alla manichetta stessa e saldato alle flange di estremità della manichetta medesima;
 - a collegare elettricamente le flange di estremità della manichetta alla massa del veicolo e della nave mediante un conduttore flessibile di rame, avente sezione adeguata;
 - a provvedere alla continuità del collegamento elettrico se la manichetta è costituita da più tronchi.

Durante le operazioni di caricazione o scarica:

- l'impianto idrico antincendio della nave deve essere tenuto sotto pressione, ed almeno due manichette, munite di boccellini e di ugelli che permettono di spruzzare l'acqua, debbono essere tenute distese sul ponte di coperta o sulle sovrastrutture della nave, in vicinanza della rampa di caricazione o di scarica;
- almeno due membri dell'equipaggio della nave debbono permanere sul ponte di coperta, pronti ad intervenire, muniti di apparecchio di respirazione e dei mezzi di protezione individuale di cui all'art. 59 delle « Norme provvisorie » citate. Anche il personale addetto alle operazioni a terra deve essere munito delle anzidette dotazioni antinfortunistiche;

- e) i conducenti dei veicoli cisterna ed il personale incaricato per i veicoli ferroviari debbono permanere sul posto;
- d) nella zona recintata non debbono essere eseguiti lavori di alcun genere. In detta zona debbono essere apposti cartelli con la scritta «VIETATO FUMARE»;
- e) il motore dei veicoli deve essere spento, le luci disinserite e nessuna altra utenza elettrica deve essere in funzione;
- f) deve essere immediatamente interrotto lo scarico su veicoli in cui si verifichino perdite dal serbatoio.

Le manichette utilizzate per il travaso ed eventuale riciclo debbono essere costituite da materiali non attaccabili dalle merci e dai vapori da esse emessi.

Per l'esecuzione delle operazioni di travaso è necessario disporre affinché:

- a) i membri dell'equipaggio della nave incaricati dell'operazione di travaso ed il personale a terra siano stati istruiti in merito alla pericolosità delle merci da manipolare ed agli interventi che debbono eseguire nei casi di emergenza;
- b) i conducenti dei veicoli cisterna siano in possesso delle istruzioni di cui all'art. 371 del Regolamento di esecuzione del Testo Unico delle Norme sulla circolazione stradale.

Salvo il caso in cui si tratti di travasare i liquidi combustibili di cui all'art. 1 lettera b), le operazioni a terra debbono essere effettuate da personale che:

- a) sia specializzato nel maneggio dei prodotti e dipendente o incaricato dalla Ditta produttrice o dalla Ditta destinataria delle merci da travasare;
- b) sia assistito da un tecnico dipendente o incaricato dalla Ditta produttrice o dalla Ditta destinataria delle merci da travasare;
- c) sia abilitato ai sensi del R.D. 9-1-1927, n. 147, nel caso di travaso di gas tossici.

ART. 24

ACCESSO AGLI APPRODI ED A BORDO DELLE NAVI

Ai moli, pontili e simili adibiti all'ormeggio delle navi indicate al 1° comma dell'art. 1, possono accedere soltanto le persone ed i veicoli autorizzati dalla Capitaneria di Porto.

A bordo delle navi predette possono salire soltanto le persone dell'equipaggio e quelle in possesso di apposite autorizzazioni rilasciate dal Ministero Marina Mercantile o dalla Capitaneria di Porto.

Il rilascio delle autorizzazioni all'accesso degli approdi ed a bordo di personale di pubbliche amministrazioni, per l'esercizio di specifiche funzioni, è regolato dalla Capitaneria di Porto d'intesa con le Amministrazioni stesse tenendo presente l'opportunità di limitare il numero delle persone che accedono agli approdi ed a bordo e di ridurre allo stretto necessario il tempo della permanenza a bordo e negli approdi.

Il Comandante della nave deve curare che anche detto personale osservi le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche vigenti a bordo.

I ricevitori o caricatori ed il comando di bordo debbono provvedere, ciascuno entro la propria competenza, ad assicurare un servizio ininterrotto di guardia agli

approdi ed alle scale di bordo, per impedire l'accesso di estranei non autorizzati e far osservare le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche.

Previo autorizzazione della Capitaneria di Porto, il servizio di guardia di cui al precedente comma può essere disimpegnato, a bordo, da guardie giurate o da altro personale qualificato.

In casi di emergenza, e sotto la responsabilità del comando di bordo, potranno accedere sulla nave persone estranee all'equipaggio per il tempo strettamente necessario a compiere la loro opera.

ART. 25

ACCOSTO, ORMEGGIO E SOSTA ACCANTO ALLE NAVI DI CUI AL 1° COMMA DELL'ART. 1

Le navi ed i galleggianti, quando hanno necessità di accostare od ormeggiare o sostare accanto alle navi indicate al 1° comma dell'art. 1, devono:

- a) spegnere ogni fiamma libera;
- b) porre idonee parascintille ai fumaio ed ai tubi di scarico dei motori a combustione interna e delle cucine;
- c) usare per l'attracco cavi non metallici;
- d) mantenere a murata, durante la manovra di affianco e per tutto il tempo di sosta, efficienti parabordi di fibra vegetale o equivalente.

Ove ragioni di sicurezza lo rendano necessario la Capitaneria di Porto, nei casi previsti dal precedente comma, ordina la sospensione delle operazioni di carico, scarico, degassificazione o zavorramento.

ART. 26

IMBARCO E SBARCO DI MATERIALI METALLICI PESANTI E VOLUMINOSI

Durante le operazioni di carico e scarico delle navi di cui al 1° comma dell'art. 1, l'imbarco e lo sbarco di materiali metallici pesanti e voluminosi sono effettuati secondo le modalità determinate dalla Capitaneria di Porto, sentita, se del caso, la Commissione locale di cui all'art. 48 del Regolamento al Codice della Navigazione.

ART. 27

NORME DI SICUREZZA PER L'ARRIVO, LA SOSTA E LE OPERAZIONI COMMERCIALI DELLE METANIERE AL PONTILE DI PANIGAGLIA

- a) All'arrivo, o mediante radio, il Comandante della nave dovrà dichiarare che tutte le sistemazioni e attrezzature di bordo interessanti la discarica e la sicurezza sono in perfetta efficienza e pronte all'impiego e che tutto è stato predisposto per iniziare immediatamente la discarica.
- b) L'uso dei cavi d'acciaio per la manovra d'ormeggio è consentito purché siano avvolti su verricelli o passino per passacavi orientabili o a rulli.

- c) Il trasferimento del carico o dei vapori di gas naturali dovrà essere effettuato impiegando bracci metallici di carico articolati, all'uopo installati sul pontile.
- d) Le forniture di azoto alla nave saranno effettuate attraverso le installazioni all'uopo predisposte sul pontile.
- e) Le navi metaniere potranno ormeggiare, scaricare e disormeggiare nell'intero arco delle 24 ore. Le operazioni dovranno essere — peraltro — sospese ogni qual volta l'impianto di illuminazione pontile-nave dovesse subire avarie che pregiudichino l'intensità luminosa.
- f) Durante le soste in porto, l'apparato motore di propulsione dovrà essere costantemente in efficienza e pronto a muovere.
- g) Nessun lavoro potrà essere effettuato a bordo, durante la sosta all'ormeggio, se non previa specifica autorizzazione dell'Autorità Marittima che detterà, di volta in volta, le prescrizioni di sicurezza.
Analoghe norme di sicurezza saranno dettate per gli eventuali lavori che dovessero essere effettuati stando l'unità in zona di sicurezza.
Per i citati lavori, qualunque sia il tipo e l'entità, il Comandante della nave inoltrerà istanza alla Capitaneria di Porto specificandone la natura e la durata ed indicando la ditta o cantiere incaricati per l'esecuzione dei lavori stessi. Il Comandante, infine, dovrà assicurare la personale conoscenza della normativa di sicurezza vigente.
- h) In coperta, durante la scarica, dovranno essere pronte per l'impiego n. 2 tute antifebbro nonché quanto necessario per un rapido distacco dei bracci di carico, analoghe tute dovranno essere in dotazione al personale del pontile.
- i) Le navi e i galleggianti, quando avranno la necessità di accostare ed ormeggiare o sostare accanto alle metaniere, dovranno spegnere tutte le fiamme libere, porre idonee reti antiscintille ai fumaioli e ai tubi di scarico dei motori e delle cucine, usare per l'attracco cavi non metallici e mantenere a murata idonei parabordi.
- l) Le operazioni di bunkeraggio, a mezzo di bettoline, potranno essere effettuate anche durante le operazioni di scarica, purché vengano eseguite attraverso la connessione del cassero poppiere e le bettoline rimangano ormeggiate alla parte poppiere della nave, al di fuori della zona destinata al carico. L'Autorità Marittima disporrà, di volta in volta, le necessarie misure di sicurezza.
- m) L'imbarco delle provviste, materiali pesanti e voluminosi, pezzi di rispetto, eccetera, potrà essere effettuato solo a poppavia del cassero poppiere, con i mezzi di sollevamento installati sulla estremità poppa. L'imbarco di tali materiali sarà regolato di volta in volta dall'Autorità Marittima, in dipendenza della natura e dell'ingombro del materiale.
- n) La bonifica dei serbatoi di metano liquido potrà essere eseguita al pontile, scacciando il gas a mezzo di azoto, evitando il contatto gas-aria. Il gas sarà inviato nell'atmosfera attraverso gli scarichi d'albero.
L'apertura dei portelli per l'aerazione sarà eseguita previo controllo del consulente chimico del Porto, che assisterà a tutta l'operazione di bonifica.
- o) Su disposizione dell'Autorità Marittima, a cura del consulente chimico del Porto, potranno essere eseguiti controlli dell'aria ambiente del locale macchina delle navi metaniere durante la scarica.
- p) Sotto le flange di connessione dei bracci, tra la nave ed impianto a terra, do-

vanno essere sistemati appositi recipienti di acciaio inossidabile od alluminio al magnesio per raccogliere eventuali gocciolamenti di metano liquefatto.

I recipienti contenitori dovranno essere sistemati « in loco » prima che venga sconnessa la flangia cieca della connessione di bordo, dovranno essere mantenuti durante le operazioni e non essere rimossi prima che sulle connessioni non venga risistemata la flangia cieca.

CAPITOLO II

LAVORI A BORDO DI NAVI ADIBITE AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI MERCI PERICOLOSE ALLO STATO LIQUIDO E GASSOSO

ART. 1

LAVORI A BORDO DI NAVI NON DEGASSIFICATE E NON BONIFICATE

Sulle navi di cui al 1° comma dell'art. 1 del Capitolo I, è vietato eseguire lavori mediante l'impiego di fiamma libera o di arco voltaico o di altri mezzi che comunque possono sviluppare calore o generare scintille o altre sorgenti di ignizione.

La Capitaneria di Porto, fermo restando il principio di cui al comma precedente, potrà autorizzare, su domanda degli interessati, l'esecuzione di lavori con uso di fiamma, su parere favorevole di un consulente chimico di Porto e con le modalità che saranno prescritte.

Comunque qualsiasi lavoro a bordo delle navi sopraindicate, da eseguirsi anche senza l'uso di fiamme libere, dovrà essere preventivamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto, sentito un consulente chimico di Porto, ad eccezione delle normali operazioni di manutenzione in locali e spazi sicuramente non pericolosi.

La Capitaneria di Porto può ordinare la sospensione dei lavori qualora accerti l'inosservanza delle prescrizioni da essa stabilite e di quelle contenute nel presente regolamento, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla normativa vigente in materia.

A giudizio della Capitaneria di Porto potrà essere disposto che un consulente chimico di Porto presenzi i lavori per tutto il tempo in cui sono impiegati la fiamma libera, l'arco voltaico o altri mezzi che possono sviluppare calore o generare scintille o altre sorgenti di ignizione.

ART. 2

LAVORI A BORDO DI NAVI DEGASSIFICATE

La Capitaneria di Porto, esaminato l'esito degli accertamenti del consulente chimico di Porto, sulla scorta dei certificati dallo stesso rilasciati in base all'art. 8 del presente capitolo, potrà autorizzare l'esecuzione di lavori con uso di fonti termiche a bordo di navi degassificate e bonificate.

Il comando di bordo s'intende autorizzato alla esecuzione di lavori solo con la consegna, da parte della Capitaneria di Porto, di una copia del certificato di gas-free, munito di esposto nulla osta al compimento degli stessi e corredato di specifiche prescrizioni.

ART. 3
DISARMO

Per quanto riguarda il disarmo si rimanda all'ordinanza n. 24/83, in data 29 marzo 1983 di questa Capitaneria di Porto.

ART. 4
IMMISSIONE IN BACINO

Le navi di cui al 1° comma dell'art. 1 del Capitolo I, prima di essere messe in bacino, devono essere degassificate e bonificate.

Il certificato di non pericolosità, rilasciato da un consulente chimico di Porto, munito di visto della Capitaneria di Porto, deve essere presentato alla direzione del bacino.

Le navi di cui trattasi possono essere messe in bacino in stato di inerting con nelle cisterne non più del 5% di ossigeno in volume e con una pressione interna non inferiore a 500 mm. di colonna d'acqua, purché il bacino disponga di un servizio di integrazione di gas inerte, per poter compensare eventuali perdite.

Tali condizioni devono essere preventivamente accertate da un consulente chimico di Porto.

ART. 5
DEGASSIFICAZIONE DELLE NAVI CISTERNA

Le navi cisterna le quali, ad ultimata scarica o arrivate in zavorra, debbano sostare in porto, ancorare ed ormeggiarsi in zone che non siano di sicurezza, passare in disarmo, entrare nei bacini di carenaggio, eseguire lavori di riparazione o di qualunque altro genere, devono essere degassificate e devono, a tale scopo, comprovare di essere in possesso di un certificato di gas-free o non pericolosità, in relazione alle operazioni da compiere.

Le navi cisterna non degassificate e quelle che hanno terminato la scarica hanno l'obbligo di ancorare nelle zone di sicurezza di cui all'art. 8, Capitolo I, del presente regolamento.

Le operazioni di degassificazione delle navi sono vietate nell'ambito portuale di La Spezia.

Le operazioni di degassificazione delle navi cisterna possono essere effettuate in zona di sicurezza della rada di La Spezia, con l'assistenza di un consulente chimico di Porto.

ART. 6
IMPRESE ASSUNTRICI DI LAVORI
DI DEGASSIFICAZIONE E DI PULIZIA

Le operazioni di degassificazione devono essere eseguite da imprese specializzate, autorizzate dalla Capitaneria di Porto in base all'art. 68 del Codice della

Navigazione, sotto il controllo del consulente chimico di Porto che deve poi rilasciare il certificato definitivo di degassificazione.

La disponibilità delle apparecchiature necessarie e la capacità tecnica delle ditte aspiranti ad essere incluse nell'elenco di cui all'art. 68 sopracitato dovranno essere accertate da un sopralluogo eseguito congiuntamente dal Comandante dei Vigili del Fuoco e dal consulente chimico del Porto, che riferiranno separatamente con relazione scritta.

La Capitaneria di Porto potrà in ogni momento verificare che le ditte iscritte mantengano i requisiti richiesti.

In caso negativo la ditta sarà depennata dall'elenco di cui all'art. 68.

Solo le ditte iscritte nel predetto registro potranno eseguire lavori di bonifica e degassificazione a bordo delle navi cisterna.

Le imprese iscritte, prima di iniziare qualsiasi lavoro, devono ottenere l'autorizzazione dalla Capitaneria di Porto, allegando alla preventiva domanda un certificato di non pericolosità per la discesa degli uomini nelle zone e nei locali da pulire.

Tali imprese dovranno impiegare per i lavori di cui trattasi personale regolarmente assicurato, pratico delle operazioni da compiere ed edotto sui pericoli che tale lavoro può comportare ove non vengano osservate scrupolosamente le cautele prescritte.

Le disposizioni di cui sopra riguardano anche tutte le altre navi che avessero necessità di eseguire i lavori oggetto del presente articolo.

ART. 7
ESECUZIONE DELLE OPERAZIONI
DI PULIZIA E DEGASSIFICAZIONE

La pulizia e la degassificazione delle navi deve essere eseguita secondo i criteri tecnici vigenti con particolare riferimento all'adozione di tutte le prescrizioni atte ad evitare qualsiasi possibilità di pericolo per gli addetti ai lavori ed alla nave interessata dall'operazione di cui trattasi.

Nel corso dei lavori dovranno altresì essere osservate eventuali altre prescrizioni che l'Autorità Marittima, sentito un consulente chimico di Porto, riterrà necessario impartire.

ART. 8
CERTIFICATI

Il consulente chimico del Porto, eseguiti gli accertamenti, rilascia i seguenti certificati:

- 1) certificato di non pericolosità per gli uomini prima dell'inizio della pulizia, agli effetti delle esalazioni venefiche;
- 2) certificato di gas-free e non pericolosità per lavori da effettuarsi con uso di fiamma su navi cisterna o nei locali di qualsivoglia altra nave o relitto che abbia contenuto oli minerali o loro derivati;

- 3) certificato di gas-free per soste delle suddette navi in cantiere, in zona di disarmo o per immissione delle stesse in bacino di carenaggio;
- 4) certificato di non pericolosità richiesto dalla Capitaneria di Porto di La Spezia a suo discrezionale giudizio.

Nei certificati sopra elencati deve essere esplicitamente dichiarata l'inesistenza a bordo di gas tossici, infiammabili od esplosivi e deve essere indicato se ed in quali locali si possa fare uso di fiamma libera e con quali cautele ed a quali condizioni.

Ad operazioni di pulizia e degassificazione ultimate, il comando di bordo deve presentare all'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto il certificato di gas-free o il certificato di non pericolosità in relazione alle operazioni da compiere. I certificati devono essere presentati in triplice copia; la Capitaneria ne restituirà due copie vistate unitamente, se del caso, all'autorizzazione ai lavori richiesti.

L'autorizzazione ad eseguire lavori con uso di fiamma rilasciata dalla Capitaneria di Porto è valida quando accompagnata da un certificato di gas-free e/o di non pericolosità.

CAPITOLO III

NORME PER GLI ALLIBI DI OLI MINERALI

ART. 1

NORMATIVA

Le operazioni per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas, sono disciplinate dal D.M. 3 maggio 1984 del Ministero Marina Mercantile pubblicato sulla G.U. n. 145 in data 28 maggio 1984.

ART. 2

RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE PER L'ALLIBO

Chi intende effettuare operazioni di allibo di prodotti di cui al precedente articolo deve presentare istanza alla Capitaneria di Porto di La Spezia corredata delle dichiarazioni e dei documenti previsti dall'art. 4 del citato D.M. 3-5-84 e dalla quale risultino:

- gli elementi di individuazione di entrambe le navi;
- dichiarazione della disponibilità dei mezzi disinguantanti previsti dall'art. 4 del presente capitolo (allegato 4);
- dichiarazione di efficienza e prontezza d'uso di tutti i mezzi antincendio (allegato 4);
- dichiarazione d'integrità delle manichette di carico (allegato 4);
- dichiarazione di conoscenza delle disposizioni di legge vigenti relative alle operazioni di cui trattasi e loro scrupolosa osservanza (allegato 5);
- designazione dell'ufficiale addetto alle operazioni (allegato 6).

ART. 3

AUTORIZZAZIONE ALLE OPERAZIONI DI ACCOSTO E DI ALLIBO

Le operazioni di travaso di oli minerali saranno autorizzate dalla Capitaneria di Porto di La Spezia, di massima, nel punto individuato dalle coordinate lat. 44°00'N - long. 09°51'E, esistente a circa 1,7 miglia a sud dell'isola del Tino.

Le operazioni di travaso possono avvenire, con condizioni meteorologiche favorevoli, con la scrupolosa osservanza delle disposizioni vigenti e di quelle che la Capitaneria di Porto di La Spezia impartirà con l'apposita autorizzazione.

ART. 4

PROTEZIONE CONTRO L'INQUINAMENTO

Devono essere prese le necessarie misure atte ad evitare la possibilità di inquinamento marino.

Le operazioni di allibo devono essere seguite da un'apposito mezzo nautico dotato di almeno due tonnellate di idoneo solvente disinquinante e comunque in quantità sufficiente a fronteggiare il maggior spandimento che si possa eventualmente verificare.

Il predetto mezzo nautico dovrà essere dotato inoltre di barriere galleggianti di pronto impiego di lunghezza atta a contenere l'eventuale spandimento di oli minerali.

Ambedue le navi impegnate nelle operazioni di allibo dovranno tenere appennellato, a prua e a poppa, un cavo atto al rimorchio e dovrà essere predisposto a bordo il servizio affinché si possa voltare prontamente un rimorchiatore.

Al verificarsi di un inquinamento le operazioni di allibo dovranno essere prontamente sospese e dovrà essere immediatamente informata la Capitaneria di Porto di La Spezia.

I Comandanti delle due navi dovranno adoperarsi congiuntamente, con tutti i mezzi idonei a disposizione, per la bonifica della zona inquinata.

ART. 5

AVVISO AI NAVIGANTI

I tempi e le zone di mare in cui avvengono i travasi di oli minerali sono resi noti con avviso ai naviganti.

Pertanto, tutte le navi in transito nella zona in cui saranno autorizzate le operazioni di allibo, dovranno tenersi ad una distanza non inferiore a mt. 1000 (mille) dal gruppo di navi interessate alle operazioni di allibo e mantenere una velocità tale da non suscitare moto ondoso che potrebbe arrecare pregiudizio alla sicurezza delle predette operazioni.

CAPITOLO IV

OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

CAPO I

BUNKERAGGIO A MEZZO DI NAVI CISTERNA, BETTOLINA SEMOVENTE, BETTOLINA RIMORCHIATA

ART. 1

PRODOTTI CONSENTITI

Nel Circondario Marittimo di La Spezia il bunkeraggio di navi alla fonda o in banchina a mezzo di navi cisterna, bettolina semovente o rimorchiata è consentito esclusivamente per i prodotti di categoria C (aventi un punto di infiammabilità superiore a 65°C determinata in vaso chiuso), dietro preventiva autorizzazione scritta della Capitaneria di Porto di La Spezia.

ART. 2

ISTANZA PER OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

Per ottenere l'autorizzazione predetta, il Comandante della nave cisterna o quello della bettolina semovente o, nel caso di bettolina rimorchiata, il Comandante del rimorchiatore, devono presentare di norma, almeno 24 ore prima dell'operazione o al momento dell'ammissione in libera pratica per i natanti provenienti da altri porti, alla Capitaneria di Porto di La Spezia, apposita istanza, in carta legale ed in duplice esemplare, contenente i seguenti elementi:

- dati di identificazione della nave cisterna o bettolina o dell'eventuale rimorchiatore, Società Armatrice e suo recapito, estremi di rilascio e scadenza del certificato di sicurezza o della licenza di concessione del servizio;
- dati di identificazione della nave che deve essere rifornita e suo punto di ormeggio;
- qualità, provenienza, quantità e punto di infiammabilità del prodotto da rifornire;
- dichiarazione della disponibilità di litri 1 di idoneo solvente per ogni tonnellata di prodotto, con un minimo di litri 200, e di apposita pompa con idrante per l'irrorazione. Sia il solvente che i mezzi d'impiego possono essere forniti dalla nave che deve essere rifornita, nel qual caso dovranno essere tenuti nelle immediate vicinanze dell'attacco della manichetta;
- dichiarazione di efficienza e prontezza d'uso di tutti i mezzi antincendio;
- dichiarazione d'integrità delle manichette di carico;
- dichiarazione di chiusura stagna degli ombrinali, delle tubazioni e dei compartimenti che non interessano il carico;
- dichiarazione di conoscenza sua personale e dell'equipaggio delle disposizioni contenute nella presente ordinanza e loro scrupolosa osservanza.

Identica dichiarazione deve essere sottoscritta, nella stessa domanda, dal Comandante della nave che deve essere rifornita. Ove la nave non fosse ancora giunta in porto alla presentazione dell'istanza, quest'ultima dichiarazione, separata, potrà essere esibita e consegnata prima dell'inizio delle operazioni.

La Capitaneria di Porto apporrà l'autorizzazione e le relative particolari prescrizioni in calce all'istanza, consegnandone due copie all'istante, una per gli usi del mezzo rifornitore ed una per l'unità rifornita. E' vietato l'attracco alla nave da rifornire senza l'autorizzazione predetta.

ART. 3

OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

Per le operazioni di bunkeraggio dovranno essere osservate le norme di cui agli artt. 5, 6, 7, 8, 9 e 14 del D.M. 3-5-84 relativo alle operazioni di allibio e l'art. 14 del Capitolo I.

Le operazioni dovranno svolgersi di massima durante le ore diurne. In casi eccezionali, e soltanto per le navi che giungono dopo il tramonto e ripartono prima dell'alba, potrà essere consentito il bunkeraggio notturno, con l'osservanza delle speciali prescrizioni che saranno inserite nell'autorizzazione.

Per tutta la durata delle operazioni di rifornimento sia l'unità rifornitrice che quella ricevente dovranno tenere a riva la bandiera « bravo » del codice internazionale dei segnali e di notte un fanale rosso ben visibile a giro d'orizzonte.

I Comandanti delle due navi sono congiuntamente responsabili delle operazioni e devono porre in atto ogni misura preventiva e successiva per evitare colaggi in mare o in banchina. Essi devono disporre che il proprio personale vigili costantemente le operazioni stesse onde poter istantaneamente intervenire per interrompere alla minima dispersione di liquido.

Tale personale deve disporre, oltre dei mezzi disinguantanti di cui all'art. 2, dei seguenti materiali:

- 50 kg. di sabbia fine umida;
- 4 estintori di lt. 10 ciascuno, del tipo a schiuma o di efficacia corrispondente;
- 2 estintori a CO₂ o a polvere qualora impianti fissi dei natanti (rifornitore o rifornito) non producano schiuma meccanica;
- ghiotte per raccogliere eventuali colaggi dalle manichette e dalle tubazioni interessate.

Il bunkeraggio non può essere comunque effettuato se, entro una distanza di metri 70 dalla nave siano in corso lavori con uso di fiamma o altri lavori meccanici o elettrici che possano provocare scintille, e siano comunque in corso, sia su navi che in banchina, manipolazioni di merci classificate pericolose dalla normativa vigente.

E' vietato il travaso dalla nave cisterna in fusti posti a bordo della nave da rifornire o in banchina. E' invece consentito il travaso da fusti ai depositi di bordo, purché effettuato con pompe a basso rendimento.

Nel caso che la nave ricevente abbia i fumaioli sprovvisti di reti parascintille, tutti i fuochi a bordo devono essere spenti per tutta la durata del rifornimento.

Deve essere assicurata, a mezzo di idoneo sistema, la messa a terra della elettricità statica.

ART. 4

DISPERSIONE DI COMBUSTIBILE

Le operazioni di rifornimento devono essere immediatamente sospese nel caso in cui si verifichi una dispersione di combustibile. Di tale circostanza deve essere immediatamente informata la Capitaneria di Porto di La Spezia, adottando immediatamente tutte le possibili misure di sicurezza ed antinquinamento. Se le operazioni si svolgono in rada l'obbligo della comunicazione predetta spetta alla nave ricevente, e deve essere effettuata via radio sul canale 16.

L'obbligo di informazione persiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone e del porto.

Le spese necessarie al contenimento ed all'eliminazione dell'inquinamento sono a carico dei responsabili dell'operazione in corso.

CAPO II

BUNKERAGGIO A MEZZO AUTOBOTTE

ART. 5

PRODOTTI CONSENTITI

Nel Circondario Marittimo di La Spezia il bunkeraggio di navi con autobotti è consentito di norma in ore diurne e fuori dell'orario di lavoro esclusivamente per i prodotti di categoria C (aventi punto di infiammabilità uguale o superiore a 65°C misurata in vaso chiuso), dietro preventiva autorizzazione scritta della Capitaneria di Porto di La Spezia. Qualora l'autobotte fosse imbarcata su idoneo galleggiante, per il rifornimento di navi in rada, si osservano le disposizioni del Capo I del presente Capitolo.

ART. 6

ISTANZA DI BUNKERAGGIO

Per ottenere l'autorizzazione predetta, la Ditta fornitrice deve presentare almeno 24 ore prima dell'operazione alla Capitaneria di Porto di La Spezia istanza in carta legale in duplice esemplare contenente tutti i seguenti elementi:

- a) nome della ditta e suo recapito, targa dell'autobotte e nome del suo responsabile;
- b) nome della nave da rifornire e suo posto d'ormeggio;
- c) qualità, quantità, punto di infiammabilità del prodotto da rifornire, ora di inizio dell'operazione;
- d) estremi della certificazione attestante la rispondenza dell'autobotte (ed eventualmente del rimorchio) alle norme che ne autorizzano la circolazione su strada ed a quelle previste dal D.M. 31-7-934 e successive modifiche.

La predetta istanza deve inoltre contenere un'espressa dichiarazione del titolare della Ditta fornitrice attestante:

- 1) la disponibilità di almeno 200 litri di solvente disinfuante, apposita pompa e idrante per l'irrorazione (possono essere forniti in tutto o in parte dalla nave ricevente).
- 2) L'integrità delle manichette del carico.
- 3) La conoscenza e l'osservanza, da parte del personale dell'autobotte, delle disposizioni della presente ordinanza.

Nella stessa istanza il Comandante della nave che deve ricevere il combustibile deve sottoscrivere una propria dichiarazione attestante:

- l'efficienza e la prontezza all'uso dei mezzi antincendio;
- la chiusura stagna degli ombrinali, delle tubazioni e dei compartimenti che non interessano il rifornimento;
- la conoscenza personale e dell'equipaggio delle disposizioni della presente ordinanza.

ART. 7

ACCORGIMENTI PREVENTIVI

Le autobotti, con o senza rimorchio, devono avvicinarsi sottobordo, una per volta, solo quando la nave è pronta a ricevere il combustibile, e uscire dal porto mercantile dopo aver terminato il travaso; all'ingresso del porto devono esibire l'autorizzazione al bunkeraggio rilasciata dalla Capitaneria di Porto.

L'inizio dell'operazione, che di massima dovrà eseguirsi fuori dell'orario di lavoro portuale, è subordinato alle seguenti prescrizioni:

- a) la zona interessata deve essere opportunamente transennata, ed apposito cartello deve indicare il divieto di fumare e di transito sia pedonale che veicolare. In un raggio di almeno 70 m. non devono svolgersi lavori con uso di fiamma e non devono essere manipolate merci classificate pericolose dalla normativa vigente;
- b) l'autobotte e le parti metalliche delle tubazioni per il travaso devono essere dotate di idoneo sistema di messa a terra dell'elettricità statica;
- c) il travaso deve avvenire a circuito chiuso;
- d) le tubazioni di carico devono essere di caratteristiche tali da evitare eventuali rotture. In ogni caso devono essere adottati tutti gli accorgimenti atti a contenere ed eliminare eventuali colaggi.

In particolare nei pressi dell'autobotte dovranno giacere pronti all'uso:

- la scorta di idoneo solvente disinfuante di cui al punto 1 del precedente art. 6, con l'attrezzatura d'impiego;
- 2 estintori, da litri 10 ciascuno, a schiuma o di corrispondente efficacia;
- recipienti idonei a raccogliere eventuali colaggi;
- e) tutti i fuochi di bordo, compresi quelli delle cucine, devono essere protetti da reti parascintille oppure spenti;
- f) deve essere tenuta a riva la bandiera rossa «bravo» del codice internazionale dei segnali e, in caso di eccezionali autorizzazioni notturne, un fanale a luce rossa ben visibile a giro di orizzonte;

- g) il bunkeraggio non può essere effettuato se nella zona sono in corso operazioni commerciali con l'impiego di mezzi meccanici di bordo o portuali;
- h) nel corso di operazioni di bunkeraggio a favore di navi traghetto dovrà essere transennata l'area di stazionamento dell'autobotte e dovrà essere evitato con idonei apprestamenti che la manichetta possa venire a contatto con i veicoli in transito.

ART. 8

INQUINAMENTO

Il responsabile dell'autobotte non deve mai allontanarsi dalla stessa, bensì seguire costantemente il travaso tenendo particolarmente in vista gli eventuali punti di collegamento dei vari tratti delle manichette.

Qualora dovesse verificarsi uno spandimento di combustibile, a bordo o in banchina, l'operazione deve essere immediatamente sospesa e non potrà essere ripresa senza nuovo ordine dell'Autorità Marittima, che conseguentemente deve essere subito avvertita dal responsabile dell'autobotte o dal comando di bordo per la valutazione delle circostanze e l'adozione delle opportune misure.

Al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il comando di bordo e il responsabile dell'autobotte devono adoperarsi di concerto, con i propri mezzi, per la bonifica degli specchi acquei e delle banchine inquinate. Sono a carico dei responsabili le spese occorrenti per contenere ed abbattere l'inquinamento.

CAPO III

BUNKERAGGIO A MEZZO OLEODOTTO PORTUALE

ART. 9

BUNKERAGGIO A MEZZO OLEODOTTO PORTUALE

Il bunkeraggio attraverso i terminali dell'oleodotto portuale di La Spezia esistenti al pontile petroli del molo Garibaldi, è consentito per i soli prodotti di categoria C con punto di infiammabilità superiore a 65°C, senza preventiva autorizzazione, contemporaneamente alle operazioni di carico/scarico di prodotti petroliferi ed a condizione che le squadre e gli impianti di sicurezza ed antincendio del terminale siano perfettamente efficienti e pronti all'intervento, ed il Capitano della nave abbia già rilasciato la dichiarazione di efficienza e prontezza dei propri sistemi di sicurezza previsti per le operazioni commerciali in corso.

Ai pontili petroli è vietato effettuare bunkeraggi con sistemi diversi dall'allacciamento diretto all'oleodotto portuale.

Le operazioni di rifornimento all'oleodotto portuale di navi cisterna e bettoline destinate al bunkeraggio sono considerate a tutti gli effetti operazioni commerciali di carica di prodotti petroliferi di categoria C e pertanto sono integralmente soggette al disposto delle disposizioni al Capitolo I.

ART. 10
RICHIAMO NORME

Gli artt. 4 del presente Capitolo e 17 del Capitolo V si applicano anche nel caso di caricazione di navi cisterna e bettoline destinate al bunkeraggio. In tal caso l'obbligo di immediato intervento e di informazione all'Autorità Marittima compete, oltre che al comando di bordo, al capo turno di servizio al terminale marino.

CAPO IV
BUNKERAGGIO A MEZZO DI DISTRIBUTORE AUTOMATICO

ART. 11
BUNKERAGGIO A MEZZO DI DISTRIBUTORE AUTOMATICO

Nel Circondario Marittimo di La Spezia il bunkeraggio a mezzo distributore automatico è consentito soltanto nelle ore diurne e per i soli carburanti per i quali il distributore è abilitato.

Per effettuare il rifornimento non è necessaria la preventiva espressa autorizzazione scritta dell'Autorità Marittima, ma è indispensabile che il distributore sia in regola con le ispezioni previste dall'art. 48 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione (parte marittima) e con le certificazioni della prevenzione incendi rilasciate dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

ART. 12
ACCORGIMENTI PREVENTIVI

Il rifornimento deve essere effettuato al natante con il motore spento.

Durante tutta l'operazione è vietato fumare e tenere fuochi o lumi accesi a bordo o manovrare apparati elettrici.

Il responsabile del natante deve tenere pronti all'uso tutti i sistemi antincendio di bordo, ed in particolare gli estintori portatili in dotazione.

L'addetto al distributore deve, dal canto suo, tenere pronte all'uso le dotazioni di sicurezza previste dal certificato di prevenzione incendi, nonché 50 litri di idoneo solvente disinfuante.

Le tubazioni di carico devono essere perfettamente stagne.

E' vietato il rifornimento di fusti, bidoni e serbatoi mobili che non siano muniti di certificato di collaudo R.I.Na.

Per il rifornimento dei serbatoi dello stesso distributore valgono, per quanto applicabili, le stesse norme sancite al Capo II della presente Ordinanza, ivi compreso il transennamento della zona ove avviene il rifornimento.

CAPITOLO V
OPERAZIONI DI LAVAGGIO DELLE CISTERNE
CON IL GREGGIO (C.O.W.)

ART. 1
AUTORIZZAZIONE AD EFFETTUARE
IL LAVAGGIO DELLE CISTERNE CON IL GREGGIO

Le operazioni di lavaggio delle cisterne del carico di navi petroliere con l'impiego dello stesso prodotto greggio trasportato (C.O.W.), durante le operazioni di scarica nel porto di La Spezia, devono essere preventivamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto di La Spezia.

A tal proposito il Comandante della nave o, in nome e per conto dello stesso, il raccomandatario della nave stessa, deve richiedere detta autorizzazione alla Capitaneria di Porto di La Spezia almeno 5 giorni prima dell'arrivo della nave in rada che intende effettuare le operazioni di lavaggio delle cisterne.

L'autorizzazione potrà essere concessa in seguito all'esito positivo di una ispezione a bordo della nave di un funzionario del R.I.Na, e da un consulente chimico di Porto.

Tale ispezione ha lo scopo di accertare che la nave ed in particolare gli impianti di gas inerte e del C.O.W. soddisfino alle vigenti prescrizioni IMO in materia.

Prima di iniziare le operazioni dovranno essere eseguiti i controlli di cui al punto 1 dell'art. 6 del presente Capitolo, da parte di un consulente chimico di Porto.

ART. 2
DOCUMENTI DELLA NAVE

Le navi petroliere che intendono eseguire il C.O.W. nel porto di La Spezia, oltre ai documenti prescritti dalle norme di legge in vigore, dovranno essere munite dei seguenti documenti:

- 1) manuale operativo e di equipaggiamento dell'impianto della nave per il lavaggio delle cisterne con il sistema C.O.W.;
- 2) manuale operativo e di equipaggiamento dell'impianto del gas inerte della nave.

ART. 3
IMPIANTO DEL GAS INERTE

Le navi devono essere dotate di un impianto di gas inerte conforme alle norme della regola 62 del Capitolo II — 2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare.

L'impianto deve essere in grado di produrre gas inerte con una percentuale in volume di ossigeno non superiore al 5% ed in quantità pari al 125% della mas-

sima rata di scarica e di mantenere ad una pressione positiva un'atmosfera inerte in tutte le cisterne con una percentuale in volume di ossigeno non superiore all'8%.

L'impianto deve essere realizzato in conformità alle norme R.I.Na. od equivalenti.

In particolare l'impianto deve essere dotato di dispositivi tali che le pompe del carico devono potersi arrestare automaticamente quando la pressione nel collettore del gas inerte raggiunge un valore non inferiore a 100 mm. di colonna d'acqua al di sopra della pressione atmosferica.

In alternativa potrà essere accettata la sistemazione nella centrale di controllo del carico di un allarme acustico ed ottico e di un dispositivo di arresto delle pompe del carico. L'allarme deve entrare in funzione allorché la pressione nel collettore del gas inerte raggiunge il valore di 250 mm. di colonna d'acqua al di sopra della pressione atmosferica. In tale alternativa, durante le operazioni di lavaggio con crudo, una persona dell'equipaggio deve essere sempre presente nella detta centrale per poter effettuare il tempestivo arresto delle pompe del carico allorché l'allarme entra in funzione.

ART. 4

IMPIANTO DI LAVAGGIO CON CRUDO

- 1) Le navi devono essere dotate di un impianto di lavaggio con crudo conforme alle norme R.I.Na. o equivalenti.
- 2) L'impianto per il lavaggio delle cisterne e le relative tubolature deve essere permanentemente installato a bordo; in particolare le tubolature devono essere metalliche e non sono ammesse manichette portatili e/o manichette volanti. Per quanto precede non è ammesso spostare le manichette da una cisterna all'altra quando la nave è all'ormeggio.
- 3) L'impianto delle tubolature necessarie per il lavaggio con crudo deve essere completamente separato dalla tubolatura idrica antincendio e da altre tubolature facenti capo ad impianti sistemati nel locale apparato motore e, più genericamente, da ogni altro impianto.

E' comunque ammesso che l'impianto per il lavaggio con crudo venga impiegato anche per il lavaggio con acqua, impiegando le pompe di carico opportunamente collegate a prese a mare. In tal caso le eventuali valvole sul collettore di mandata delle predette pompe, previste per l'attacco di manichette flessibili e manichette per il lavaggio tradizionale con acqua, devono essere chiuse e flangiate cieche allorché vengano effettuate le operazioni di lavaggio con crudo.

In relazione a quanto precede, se sulla mandata delle predette pompe è sistemato un riscaldatore, si precisa che:

- a) se il riscaldatore è installato nel locale apparato motore esso dovrà essere isolato mediante flange cieche, chiaramente identificabili, da sistemare nel locale pompe carico;
- b) se il riscaldatore è installato nel locale pompe del carico o comunque nell'area di carico, esso dovrà essere efficacemente isolato, o mediante doppia valvola di intercettazione, o mediante flange cieche chiaramente identificabili.

- 4) Gli eventuali impianti per il lavaggio delle cisterne con acqua, alimentati da apposite pompe sistemate nel locale apparato motore, devono essere separati dall'impianto di lavaggio con crude oil per mezzo di flange cieche o gomiti smontabili.

Qualora durante il lavaggio venga a mancare la produzione di gas inerte, devono essere immediatamente sospesi sia il lavaggio che la scarica fino al ripristino dell'efficienza dell'impianto. Se non è possibile ripristinare l'impianto di gas inerte, deve esserne informata la Capitaneria di Porto prima di ricominciare la scarica.

ART. 5

CONTROLLI DA EFFETTUARE PRIMA CHE LA NAVE ARRIVI ALL'ORMEGGIO

Nelle 24 ore precedenti all'arrivo della nave all'ormeggio e, in ogni caso, prima dell'inizio delle operazioni C.O.W., devono essere effettuati i controlli previsti dal manuale operativo in dotazione ed in particolare il Comandante della nave deve accertare:

- a) il buon funzionamento di tutti i dispositivi di sicurezza e di allarme dell'impianto del gas inerte;
- b) che la tubolatura di lavaggio con il crudo sia stata sistemata, con le relative flange cieche e gomiti spostabili, nella corretta posizione;
- c) che tutte le tubolature, con relative valvole ed accessori, dell'impianto per il lavaggio con il crudo, siano a perfetta tenuta alla massima pressione di esercizio delle pompe;
- d) il buon funzionamento delle pompe del carico e dei relativi dispositivi di sicurezza;
- e) che tutte le aperture delle cisterne del carico siano chiuse;
- f) il corretto funzionamento del sistema di sondaggio delle cisterne del carico.

Inoltre, prima di iniziare il lavaggio delle cisterne, il Comandante della nave deve rilasciare all'Autorità Marittima una dichiarazione, scritta e firmata, nella quale risulti, sotto sua responsabilità, di aver provveduto con esito soddisfacente, a tutte le operazioni e controlli indicati sopra.

A riprova dell'esecuzione delle anzidette operazioni dovrà essere presentata alla Capitaneria di Porto di La Spezia, sottoscritta dal Comandante della nave, la dichiarazione di cui all'allegato 7, da cui risulti inoltre il nominativo dell'Ufficiale di coperta cui è affidata la sorveglianza delle operazioni. Il predetto Ufficiale dovrà aver maturato esperienza su navi petroliere dove i suoi compiti hanno compreso lo sbarco del carico ed il relativo lavaggio con crudo.

ART. 6

CONTROLLI DA ESEGUIRE DA PARTE DEL BORDO PRIMA DI INIZIARE IL C.O.W.

Prima di iniziare il lavaggio con crudo, dovranno essere effettuati i seguenti ulteriori controlli, anche se già eseguiti all'arrivo della nave:

- 1) controllo in ciascuna cisterna da lavare con crudo, da effettuare in un punto distante 1 m. dal ponte ed a metà dello spazio vuoto, del contenuto di ossigeno. Nessuna delle due misurazioni deve superare il valore dell'8% in volume. Se le cisterne hanno paratie di sbattimento complete o parziali, i rilievi devono essere effettuati a livelli simili in ciascuna sezione della cisterna. Le apparecchiature per il controllo del tenore di ossigeno devono essere preventivamente tarate, con gli appositi mezzi di bordo, in due punti di cui uno sia lo zero;
- 2) controllo che l'impianto di gas inerte sia funzionante e che tutti i relativi parametri (pressione, temperatura, tenore di ossigeno, ecc.) siano entro i limiti prefissati;
- 3) controllo che la tubolatura per il lavaggio con crudo sia completamente separata da quella per il lavaggio con acqua.

ART. 7

CONTROLLI DA ESEGUIRE DURANTE IL C.O.W.

L'Ufficiale preposto alla direzione del C.O.W. dovrà fermare immediatamente le operazioni qualora sorgessero dubbi circa il loro svolgimento in sicurezza ed in particolare in caso di caduta di pressione del gas inerte o di innalzamento del suo contenuto di ossigeno oltre i limiti ammessi.

A tal fine egli dovrà seguire attentamente la progressione delle operazioni di lavaggio e di drenaggio delle cisterne intesa ad accertare che:

- 1) la pressione del crudo destinato al lavaggio delle cisterne deve essere mantenuta entro i limiti previsti per ciascun impianto;
- 2) siano evitate eccessive formazioni elettrostatiche durante il processo di lavaggio dovute alla presenza di acqua nel fluido di lavaggio con greggio; qualsiasi cisterna impiegata per fornire greggio per il lavaggio deve essere dapprima scaricata di almeno 1 m. prima di essere impiegata al suddetto scopo. Qualsiasi cisterna impiegata come « slop tank » nel precedente viaggio in zavorra deve essere completamente scaricata e riempita con petrolio greggio privo di acqua se tale cisterna deve essere impiegata per contenere fluido per il lavaggio;
- 3) si verifichino cadute di pressione del gas inerte, o di innalzamento del suo contenuto di ossigeno, oltre i limiti ammessi.

Non sono ammesse all'ormeggio eventuali operazioni di ventilazione delle cisterne, dopo le operazioni di lavaggio con crudo.

CAPITOLO VI

OPERAZIONI DI TRAVASO SLOPS E RITIRO MORCHIE E ACQUE OLEOSE DI SENTINA

ART. 1

AUTORIZZAZIONE ALLE OPERAZIONI DI TRASBORDO SLOPS

Nel Circondario Marittimo di La Spezia le operazioni di trasbordo slops sono consentite previa autorizzazione scritta della Capitaneria di Porto di La Spezia.

Per ottenere l'autorizzazione predetta, il Comandante della nave che deve ricevere gli slops deve presentare, almeno 24 ore prima dell'operazione o al momento della ammissione in libera pratica per le navi provenienti da altri porti, alla Capitaneria di Porto di La Spezia, apposita istanza, in carta legale e in duplice esemplare, contenente i seguenti elementi:

- dati di identificazione della nave ricevente gli slops o dell'eventuale rimoripompa per l'irrorazione.
- società armatrice e suo recapito;
- estremi di rilascio e scadenza dei certificati di sicurezza e di concessione del servizio;
- qualità, provenienza, quantità del prodotto da travasare;
- dati di identificazione della nave da cui il prodotto deve essere travasato;
- dichiarazione di disponibilità di 1 litro di idoneo solvente per ogni tonnellata di idrocarburo da travasare e, comunque, di almeno 200 litri e di un'apposita pompa per l'irrorazione.
- dichiarazione di efficienza e prontezza d'uso di tutti i mezzi antincendio;
- dichiarazione di integrità delle manichette;
- dichiarazione di chiusura stagna degli ombrinali, delle tubazioni e dei compartimenti che non interessano il carico;
- dichiarazione di conoscenza sua personale e dell'equipaggio delle presenti disposizioni e loro scrupolosa osservanza.

Identica dichiarazione deve essere sottoscritta, nella stessa istanza, dal Comandante della nave che deve travasare gli slops. Ove la nave non fosse ancora giunta in porto alla presentazione dell'istanza, quest'ultima dichiarazione, separata, potrà essere esibita e consegnata prima dell'inizio delle operazioni al Capitano del mezzo che riceve gli slops, il quale ha l'obbligo di consegnarla alla Capitaneria di Porto di La Spezia immediatamente dopo il rientro all'ormeggio.

All'istanza deve inoltre essere allegata una relazione di un consulente chimico di Porto indicante il tipo e la quantità di prodotto da travasare, unitamente alle prescrizioni di sicurezza da adottare ed il parere sull'eseguibilità dell'operazione.

ART. 2

OPERAZIONI DI TRAVASO SLOPS

Le operazioni potranno essere effettuate soltanto quando sussistono condizioni meteorologiche favorevoli e l'ormeggio ed il disormeggio dovranno essere effettuati di massima in ore diurne.

Dovranno essere osservate le disposizioni di cui agli artt. 4 (escluso il penultimo capoverso), 5, 6, 7, 17, 20, 21, 22 del D.M. 3-5-84 e agli artt. 3 (per quanto applicabile) e 4 del Capitolo IV Capo I del presente regolamento.

ART. 3

AUTORIZZAZIONE ALLE OPERAZIONI DI RITIRO
ACQUE DI SENTINA

Nel Circondario marittimo di La Spezia le operazioni di ritiro delle acque di sentina sono consentite, di norma, in ore diurne previa autorizzazione della Capitaneria di Porto di La Spezia.

Per ottenere la predetta autorizzazione, il Comandante della nave che deve ricevere le acque di sentina deve presentare, almeno 24 ore prima dell'operazione o al momento dell'ammissione alla libera pratica per le navi provenienti da altri porti, alla Capitaneria di Porto di La Spezia, apposita istanza in carta legale ed in duplice esemplare, contenente i seguenti elementi:

- a) dati di identificazione della nave ricevente le acque di sentina;
- b) società armatrice e suo recapito;
- c) estremi di rilascio e scadenza dei certificati di sicurezza e di concessione del servizio;
- d) quantità del prodotto da travasare;
- e) dati di identificazione della nave da cui il prodotto deve essere travasato;
- f) dichiarazione di disponibilità di 1 litro di solvente idoneo per ogni tonnellata di liquido da travasare e, comunque, di almeno 200 litri e di un'apposita pompa per l'irrorazione;
- g) dichiarazione di efficienza e prontezza d'uso di tutti i mezzi antincendio;
- h) dichiarazione di integrità delle manichette;
- i) dichiarazione di chiusura stagna degli ombrinali, delle tubazioni e dei compartimenti che non interessano il travaso;
- j) dichiarazione di conoscenza sua personale e dell'equipaggio delle presenti disposizioni e loro scrupolosa osservanza.

Le dichiarazioni di cui ai punti g), h), i) ed j) devono essere sottoscritte, nella stessa istanza, dal Comandante della nave che deve travasare le acque di sentina.

Nel caso in cui il ritiro delle acque di sentina debba essere effettuato da navi cisterna deve essere inoltre allegata una relazione di un consulente chimico di porto.

Le operazioni potranno essere effettuate soltanto quando sussistono condizioni meteorologiche favorevoli, con l'osservanza delle disposizioni di cui agli artt. 4 (escluso il penultimo comma), 5, 6, 7, 17, 20, 21, 22 del D.M. 3-5-84 e agli artt. 3 (per quanto applicabile) e 4 del Capitolo IV Capo I del presente regolamento.

Allegato 1

DOMANDA DI APPRODO

Il sottoscritto
nella sua qualità di chiede l'autorizzazione all'approdo
per la nave sottoindicata, in previsto arrivo per il giorno
alle ore

I — NAVE

Tipo Nome
TSL TSN Portata lorda
Immersione AD Immersione AV
Proveniente da Bandiera
Agente raccomandatario
La nave è carica di tonn. di
La nave è vuota e non è: lavata
degassificata
bonificata
L'ultimo carico trasportato è stato di tonn. di
La nave è vuota ed è stata: lavata
degassificata
bonificata
in località in data
Mezzi usati per la: lavatura
degassificazione
bonifica

Durata presunta della sosta
Ormeggio preferito
Altre informazioni utili

II — MOTIVO DELL'APPRODO

Per caricare / scaricare tonn. di
Nome del ricevitore o caricatore o dei loro eventuali rappresentanti o mandatari
Per eseguire le seguenti riparazioni
Data Firma

LISTA DI CONTROLLO

A) DATI CONCERNENTI LA NAVE (Notices concerning the vessel)

Nome della nave (Ship's name)	Armatore	
Bandiera (Flag)	Nominativo internaz. (Call name)	Anno di costr. (Year of built)
Porto di iscrizione (Port of registry)	Lunghezza (Length)	Stazza lorda (Gross tonnage)
Classificazione della nave (Classification marks)	Istituto di classificazione (Register of classification)	
Apparto propulsore (Main engine type)	Potenza (Engine power HP)	
Raccomandatario (Ship's Agent)		
Immersione: a prua (Draft)	al centro (midship)	a poppa (aft)
Carico (secondo il piano di carico): natura (Cargo on board - according to cargo plan) (type)		quantità (quantity)

B) INSTALLAZIONI DI SICUREZZA (Security arrangements)

	In buono stato di funzion. (if in good working)	Deficenze (deficiencies)
	SI (YES) NO (NO)	
1. - Costruzione ed attrezzatura tecnica (Construction and technical equipment)		
- Motori principali ed ausiliari (Main and aux. Engines)		
- Dispositivo timone principale (Rudder - main gear)		
- Dispositivo timone ausiliario (Rudder - aux. gear)		
- Dispositivo per le ancore (Anchors gears)		
- Sistema antincendio perman. (Permanent fire-fighting system)		
2. - Attrezzatura di navigazione (Navigation equipment)		
- Caratteristiche di manovra disponibili (Manoeuvring data available)		
- Primo dispositivo radar, (First radar)		

- Secondo dispositivo radar (Secondo radar)		
- Bussola giroscopica (Gyro compass)		
- Bussola magnetica (Magnetic compass)		
- Radiogoniometro (Direction finder)		
- Ecoscandaglio (Echosounder)		
- Altre attrezzature elettroniche per la determinazione della posizione (Other electronic arrangements determining ship's positions)		
3. - Attrezzatura radio		
- Radiotelegrafo (Radiotelegraph)		
- Radiotelefono (Radiotelephone)		
- V. H. F.		

C) CERTIFICATI DI SICUREZZA ED ALTRI DOCUMENTI (Safety certificate and documents)

	Certificati/documenti validi a bordo (Valid documents on board)	
	SI (YES)	NO (NO)
- Certificato sicurezza di costruzione per navi da carico (Cargo ship safety construction)		
- Certificato sicurezza dotazioni per navi da carico (Cargo ship safety equipment)		
- Certificato di sicurezza radiotelegrafica (Cargo ship safety R.T.)		
- Certificato di sicurezza radiotelefonica (Cargo ship safety R.T.F.)		
- Certificato di bordo libero (Load line certificate)		
- Certificato di classe (Classe certificate)		
- Certificato di assicurazione responsabilità civile per danni da inquinamento idrocarburi (Certificate of insurance civil liability for oil pollution damages)		
- Registro degli idrocarburi compilato (Oil pollution register duly brought up)		

- Certificato di idoneità al trasporto di prodotti chimici pericolosi alla rinfusa conforme al Codice IMCO
(Certificate for carriage of chemical products in bulk as for IMCO Code)
- Certificato di idoneità al trasporto di gas liquefatti alla rinfusa conforme al Codice IMCO
(Certificate for carriage of liquid gas in bulk as for IMCO Code)
- Certificato I.O.P.P.
(International Oil Pollution Prevention Certificate)
- Certificato C.L.C.
(Civil Liability Certificate)

D) COMANDANTE ED EQUIPAGGIO A BORDO
(Notices about Master and crew)

	SI (YES)	NO (NO)	Titolo professionale, numero e luogo di rilascio (Licence details; type, number and place of issue)
- Comandante (Master)			
- 1° Uff.le di coperta (Ch. Off.)			
- 2° Uff.le coperta (2nd Officer)			
- 3° Uff.le coperta (3rd Officer)			
- Direttore macchina (Ch. Eng.)			
- 1° Uff.le macch. (1° Engineer)			
- 2° Uff.le macch. (2° Engineer)			
- 3° Uff.le macch. (3° Engineer)			
- Ufficiale marconista (R/O)			
- Totale altri componenti equipaggio n. di cui in coperta n. (other crew members N.) (included deck N.)			
- e in macchina n. (and engine N.)			
- Pilota preso a bordo (Pilot on board)			

Data
(Date)

Firma del Comandante
(Master's signature)

Allegato 3

DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE

Il sottoscritto Comandante della nave
di bandiera di TSL TSN
di portata lorda

DICHIARA QUANTO SEGUE

- 1) sono a conoscenza delle norme di cui all'ordinanza n. della Capitaneria di Porto di La Spezia relativa all'arrivo, la sosta, le operazioni di carico, scarico, trasbordo e lavori sulle navi cisterna;
- 2) tutte le sistemazioni di bordo concernenti la caricaione/discardica sono pronte ed efficienti;
- 3) i servizi di sicurezza della nave e di pronto soccorso per le persone sono in condizioni di piena efficienza e pronti all'impiego;
- 4) che prima dell'inizio delle operazioni saranno eseguite le ispezioni preliminari previste dall'ordinanza n. della Capitaneria di Porto di La Spezia;
- 5) sono spenti e saranno mantenuti spenti tutti i fuochi, fatta sola esclusione per quelli delle caldaie, per il funzionamento delle pompe, per quelli delle cucine, sistemate in appositi locali;
- 6) tutti i portelli, in vicinanza degli sfogatoi dei gas dei depositi, sono chiusi;
- 7) l'impianto elettrico di bordo è stato accuratamente ispezionato, per accertarne le perfette condizioni di isolamento; nessuna linea elettrica volante, di qualsiasi specie, è inserita nell'impianto;
- 8) le condutture di carico e scarico e le pompe sono in buone condizioni di manutenzione;
- 9) le manichette sono costituite da tubi flessibili, non attaccabili dai liquidi da travasare, e costruite in modo da evitare qualsiasi spandimento di liquidi e di adeguata lunghezza che permette i necessari movimenti della nave, sospese con imbragature di tela o collari di legno, per cui non possono prender cocche o logorarsi contro le draglie, candelieri o altro. Le manichette saranno connesse con strettoie per cui, in caso di pericolo, il tubo potrà essere distaccato immediatamente, con un colpo di mazza di rame, escludendo l'uso di martelli di ferro;
- 10) le reticelle, applicate all'estremità dei tubi di sfogo dei gas, nei depositi, sono integre;
- 11) la nave non eseguirà alcun lavoro, né pregiudicherà in alcun modo l'efficienza delle sistemazioni antincendio, di cui al regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;
- 12) sarà esercitata, a cura del personale di bordo, ogni sorveglianza, sotto il controllo del sottoscritto e dell'Ufficiale di guardia, per impedire l'accesso di estranei a bordo;
- 13) qualora la nave dovesse eseguire lavori di qualsiasi natura, non ancora previsti, sarà inoltrata alla Capitaneria di Porto specifica domanda di autorizzazione, nelle forme prescritte.

Il sottoscritto si impegna a portare a conoscenza immediata dell'Autorità Marittima qualunque circostanza che possa compromettere la sicurezza della nave, delle persone e dell'approdo ed eventuali avarie agli organi meccanici di bordo che possano influire sul ritmo delle operazioni di caricazione/discarica e sulla efficienza degli impianti di bordo.

Il Comandante della nave

Data

Allegato 4

ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI
LA SPEZIA

Il sottoscritto Comandante della M/c
di bandiera di TSL, in ottemperanza a quanto previsto dal 5° capoverso dell'art. 4 del D.M. 3-5-1984, dichiara di aver effettuato con buon esito i controlli preliminari ai seguenti impianti:

- impianti di ventilazione dei locali pompe del carico, dei locali contenenti i relativi motori, delle sale di controllo del carico (se esistenti) e degli altri locali contenenti sistemazioni o equipaggiamenti connessi con le operazioni di allibo;
- impianto fisso di rivelazione gas, se esistente;
- gas inerte nelle cisterne del carico, quando richiesto;
- apparecchi portatili di rivelazione gas;
- impianto di lavaggio col greggio, se esistente ed in fase operativa. Tale impianto deve essere comunque conforme alla vigente normativa;
- linee incendio in coperta, con relative manichette ed idranti;
- impianti fissi di estinzione incendio a schiuma o a gas inerte;
- stato di isolamento dell'impianto elettrico, nonché dei vari collegamenti tra nave e nave;
- sistemazione, in prossimità dei terminali dei collettori di caricazione e discarica, di due manichette addizionali con relativo boccalino a doppio uso, collegate all'impianto idrico antincendio, e due estintori portatili a polvere ed a schiuma;
- buono stato di efficienza dei mezzi di protezione individuale e dei mezzi antincendio supplementari prescritti dalle vigenti normative in materia di sicurezza della navigazione;
- pressatura delle manichette da impiegare per l'allibo a 1,5 volte la pressione di esercizio. La data di esecuzione della pressatura non deve essere anteriore a 15 giorni dalla data di effettuazione delle operazioni di allibo, a meno che le stesse siano state effettuate con regolarità ad intervallo di tempo non superiore ad un mese. In tal caso, la pressatura ad 1,5 volte la pressione di eser-

cizio può essere effettuata ogni sei mesi. L'effettuazione della pressatura deve essere annotata sul giornale di bordo. Le manichette devono essere regolarmente ispezionate dal Comando di bordo per accertare eventuali danneggiamenti o deterioramenti. Dopo l'impiego devono essere accuratamente drenati;

— cavi di rimorchio posizionati in modo da permettere un rapido aggancio in caso di emergenza;

— nave pronta a muoversi con i propri mezzi.

Dichiaro di avere inoltre la disponibilità dei mezzi disinquinanti previsti dall'art. 4 del Capitolo III dell'Ordinanza n. della Capitaneria di Porto di La Spezia.

Il Comandante della nave

Allegato 5

ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI
LA SPEZIA

Il sottoscritto Comandante

della M/c di bandiera

di TSL dichiara di aver ricevuto in data

l'autorizzazione in bollo n. 3/..... in data della
Capitaneria di Porto di La Spezia.

Dichiara inoltre di aver preso visione di tutte le disposizioni in essa contenute, di essere a conoscenza di quelle previste dalla normativa in vigore relativa alle operazioni di allibo ed infine che tutti i sistemi di sicurezza, antincendio ed antinquinamento della nave sono in perfetta efficienza e pronti all'uso.

IL CAPITANO
(timbro e firma)

Allegato 6

Alla CAPITANERIA DI PORTO DI LA SPEZIA

Il sottoscritto Comandante della M/c di bandiera di TSL in ottemperanza all'art. 5 del D.M. 3-5-1984, designa i seguenti Official responsabil del controllo durante le operazioni di allibo.

nome, cognome, qualifica
nome, cognome, qualifica

La Spezia,

Il Capitano della nave

Allegato 7

Il sottoscritto matr. di Comandante della TSL iscritta nelle matricole del Compartimento Marittimo di al numero dovendo procedere al lavaggio delle cisterne con greggio durante la discarica al dichiara, sotto la propria personale responsabilità di aver provveduto con esito soddisfacente a tutte le seguenti operazioni di controllo:

- controllo del buon funzionamento di tutti i dispositivi di sicurezza e di allarme dell'impianto gas-inerte;
- controllo di tutte le tubolature, con relative valvole ed accessori, dell'impianto di lavaggio con greggio, relativamente alla perfetta tenuta alla massima pressione di esercizio delle pompe;
- controllo del buon funzionamento delle pompe del carico e dei relativi accessori di sicurezza e allarme;
- controllo che tutte le aperture delle cisterne siano chiuse;
- controllo del corretto funzionamento automatico del sistema di sondaggio delle cisterne.

Il sottoscritto dichiara inoltre che tutta la tubolatura di lavaggio con il greggio è completamente indipendente dalla tubolatura d'incendio.

Dichiara infine che le operazioni di cui trattasi verranno affidate alla diretta e continua sorveglianza del che ha maturato esperienza su navi petroliere dove i suoi compiti hanno compreso lo sbarco del carico ed il relativo lavaggio con crudo.

INDICE

Premesse pag. 5

CAPITOLO I

ARRIVO, CARICAZIONE, DISCARICA E SOSTA DI NAVI MERCANTILI ADIBITE AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI MERCI PERICOLOSE ALLO STATO LIQUIDO E GASSOSO

Art. 1) Oggetto delle norme	» 9
Art. 2) Definizioni	» 9
Art. 3) Zone d'attracco	» 10
Art. 4) Vigilanza dell'Autorità Portuale	» 11
Art. 5) Domanda di approdo	» 11
Art. 6) Registro idrocarburi	» 13
Art. 7) Dichiarazione del Comandante all'arrivo della nave	» 13
Art. 8) Sosta in rada	» 13
Art. 9) Ormeggio, disormeggio e manovre	» 14
Art. 10) Ispezioni per prevenire e fronteggiare eventuali emergenze	» 15
Art. 11) Posti di ormeggio	» 16
Art. 12) Precauzioni per evitare scariche elettriche durante le operazioni di carico e scarico	» 16
Art. 13) Operazioni di carico e scarico	» 17
Art. 14) Manichette per il trasferimento del carico	» 18
Art. 15) Prescrizioni circa l'uso di apparecchi o utensili ad accensione di fiamma libera a terra od a bordo delle navi all'ormeggio	» 19
Art. 16) Illuminazione dei punti d'ormeggio	» 19
Art. 17) Accorgimenti per il contenimento dei colaggi di liquidi pericolosi	» 19
Art. 18) Depositi e travasi in porto	» 20
Art. 19) Carico oppure scarico contemporaneo di merci diverse da una stessa nave	» 20
Art. 20) Navi adibite al trasporto di gas liquidi velenosi e liquidi corrosivi	» 21
Art. 21) Navi adibite al trasporto di prodotti liquidi pericolosi alla rinfusa	» 21
Art. 22) Segnali di emergenza	» 21
Art. 23) Carico e scarico mediante travaso	» 22
Art. 24) Accesso agli approdi ed a bordo delle navi	» 25
Art. 25) Accosto, ormeggio e sosta accanto alle navi di cui al 1° comma dell'Art. 1	» 26
Art. 26) Imbarco e sbarco di materiali metallici pesanti e voluminosi	» 26
Art. 27) Norme di sicurezza per l'arrivo, la sosta e le operazioni commerciali delle metaniere al pontile di Panigaglia	» 26

CAPITOLO II

LAVORI A BORDO DI NAVI ADIBITE AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI MERCI PERICOLOSE ALLO STATO LIQUIDO E GASSOSO

Art. 1) Lavori a bordo di navi non degassificate e non bonificate	» 29
Art. 2) Lavori a bordo di navi degassificate	» 29
Art. 3) Disarmo	» 30
Art. 4) Immissione in bacino	» 30
Art. 5) Degassificazione delle navi cisterna	» 30
Art. 6) Imprese assuntrici di lavori di degassificazione e pulizia	» 30
Art. 7) Esecuzione delle operazioni di pulizia e degassificazione	» 31
Art. 8) Certificati	» 31

CAPITOLO III

NORME PER GLI ALLIBI DI OLI MINERALI

Art. 1) Normativa	» 33
Art. 2) Richiesta di autorizzazione per l'allibo	» 33

Art. 3) Autorizzazione alle operazioni di accosto e di allibo	» 33
Art. 4) Protezione contro l'inquinamento	» 34
Art. 5) Avviso ai naviganti	» 34

CAPITOLO IV OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

Capo I

Bunkeraggio a mezzo di navi cisterna, bettolina semovente, bettolina rimorchiata

Art. 1) Prodotti consentiti	» 35
Art. 2) Istanza per operazioni di bunkeraggio	» 35
Art. 3) Operazioni di bunkeraggio	» 36
Art. 4) Dispersione di combustibile	» 37

Capo II

Bunkeraggio a mezzo autobotte

Art. 5) Prodotti consentiti	» 37
Art. 6) Istanza di bunkeraggio	» 37
Art. 7) Accorgimenti preventivi	» 38
Art. 8) Inquinamento	» 39

Capo III

Bunkeraggio a mezzo oleodotto portuale

Art. 9) Bunkeraggio a mezzo oleodotto portuale	» 39
Art. 10) Norme di richiamo	» 39

Capo IV

Bunkeraggio a mezzo di distributore automatico

Art. 11) Bunkeraggio a mezzo di distributore automatico	» 40
Art. 12) Accorgimenti preventivi	» 40

CAPITOLO V

OPERAZIONI DI LAVAGGIO DELLE CISTERNE CON IL GREGGIO (C.O.W.)

Art. 1) Autorizzazione ad effettuare il lavaggio delle cisterne con il greggio	» 41
Art. 2) Documenti della nave	» 41
Art. 3) Impianto del gas inerte	» 41
Art. 4) Impianto di lavaggio con crudo	» 42
Art. 5) Controlli da effettuare prima che la nave arrivi all'ormeggio	» 43
Art. 6) Controlli da eseguire da parte del bordo prima di iniziare il C.O.W.	» 43
Art. 7) Controlli da eseguire durante il C.O.W.	» 44

CAPITOLO VI

OPERAZIONI DI TRAVASO SLOPS E RITIRO MORCHIE E ACQUE OLEOSE DI SENTINA

Art. 1) Autorizzazione di travaso slops	» 45
Art. 2) Operazioni di travaso slops	» 46
Art. 3) Autorizzazione alle operazioni di ritiro acque di sentina	» 46
Allegato 1	» 47
Allegato 2	» 48
Allegato 3	» 51
Allegato 4	» 52
Allegato 5	» 53
Allegato 6	» 54
Allegato 7	» 54