

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA
LA SPEZIA

ORDINANZA N. 233 /2001

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto della Spezia:

Vista la circolare titolo "Sicurezza della Navigazione – Serie Merci Pericolose" n. 09 in data 15 ottobre 2001 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto avente per oggetto il trasporto marittimo in stiva dello zinco in pani;

Visto il D.M. 22 luglio 1991 – "Appendice B" – norme di sicurezza per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi;

Ritenuta necessaria l'adozione di controlli preventivi a bordo delle navi che trasportano in stiva zinco in pani prima dell'inizio delle operazioni portuali, tesi ad evitare l'eventuale presenza di gas (arsina, fosfina, ecc.) nelle stive o altri locali, dannosi per l'organismo umano;

Visto il foglio n. 14704 in data 6 settembre 2001 della Capitaneria di Porto della Spezia, avente come oggetto "Trasporto di zinco in pani";

Tenuto conto dei pareri espressi dai sottoelencati Enti nel corso delle riunioni tenutesi presso la Capitaneria di Porto di La Spezia il 9 novembre 2001 e avente per oggetto l'individuazione dei provvedimenti e delle procedure di controllo delle navi che trasportano in stiva zinco in pani nel porto di La Spezia: Ufficio di Sanità Marittima, Autorità Portuale, ASL n. 5 - Servizio UOPSAL, Associazione dei Consulenti Chimici del Porto e Associazione Agenti Marittimi Raccomandati;

Vista la nota in data 12 novembre 2001 con la quale l'Ing. Vittorio CARRIN, consulente chimico del porto della Spezia, ha comunicato le tecniche che verranno usate nel corso dei controlli sopraccitati;

Ritenuto pertanto necessario regolamentare il transito e lo sbarco di zinco in pani, in stive, nel porto della Spezia allo scopo di tutelare la salute e la sicurezza degli equipaggi e delle maestranze portuali;

Visto il Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali";

Visto il Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n. 272 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali" con particolare riguardo agli articoli 21 e 25;

Visto l'articolo 81 del Codice della Navigazione e l'articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

ORDINA

ART. 1 Con decorrenza immediata sono approvate e rese esecutive le allegate "Norme per il controllo preventivo della presenza di gas a bordo delle navi che trasportano pani di zinco, in stive, in arrivo nel porto della Spezia", che fanno parte integrante della presente ordinanza.

ART. 2 E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far rispettare la presente Ordinanza.
Nei confronti dei trasgressori si procederà, salvo che il fatto non costituisca reato, ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.-

La Spezia, li 13 DIC. 2001

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Antonio PASETTI

PROCEDURA PER IL CONTROLLO PREVENTIVO DELLA PRESENZA DI GAS A BORDO DELLE NAVI CHE TRASPORTANO PANI DI ZINCO, IN STIVE, IN ARRIVO NEL PORTO DI LA SPEZIA"

1. Arrivo della nave – comunicazione –

Almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave, dovrà essere presentata alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto della Spezia, anche per il tramite dell'Agenzia raccomandataria, la seguente documentazione:

1.a) scheda tecnica del prodotto riportante almeno i seguenti dati:

- porto di caricazione;
- generalità del produttore;
- tenore dei vari metalli ed eventuali impurità presenti nel carico.

1.b) dichiarazione del comandante della nave, attestante che nel corso del viaggio non sono state aperte le stive contenenti zinco e che non sono state effettuate ventilazioni di dette stive eccedenti quelle consuete, consigliate dalla buona arte marinaresca.

2. Controlli all'arrivo

2.a) Dovranno essere presi, anche tramite l'Agenzia raccomandataria, gli opportuni accordi con un Consulente Chimico del Porto (C.C.P.) al quale dovrà essere prodotta copia della documentazione di cui ai succitati punti 1.a) e 1.b), per la pianificazione dei controlli di cui ai punti successivi.

2.b) La nave potrà ormeggiare all'accosto assegnato mantenendo chiuse le stive e le relative condotte di ventilazione. Subito dopo il C.C.P. si recherà a bordo per effettuare i controlli che si svolgeranno con le modalità riportate all'annesso 1) allegato alla presente.

Il Comando di bordo dovrà curare che sia strettamente osservato il divieto di accesso alle stive della nave prima che sia terminato il controllo di cui sopra con esito negativo.

Nel caso in cui si rendesse necessario, per casi di emergenza, accedere alle stive prima che siano completati i controlli, le persone che accederanno ai suddetti locali dovranno indossare idonee dotazioni di protezione individuale.

E' comunque fatta salva la facoltà per il comandante/raccomandatario di richiedere l'effettuazione dei controlli con nave in rada.

2.c) Al termine del controllo, in caso di risultato negativo, il C.C.P. comunicherà gli esiti alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto della Spezia per le vie brevi (telefono/radio/ecc...) prima dell'inizio delle operazioni di scarica e rilascerà il certificato di **"non pericolosità e di agibilità dei locali interessati"** che, anche mediante l'Agente raccomandatario della nave, dovrà essere tempestivamente fatto pervenire alla Sezione Tecnica di cui sopra.

2.d) Nel caso che nel corso del viaggio, ovvero all'arrivo, siano state eseguite aperture delle stive o ventilazioni tali da falsare i risultati dei controlli, si procederà inizialmente come dai precedenti punti 2.b) e 2.c), comunque con l'obbligo di ripetere i controlli nel corso delle successive ventiquattr'ore. Nel caso siano previste interruzioni prolungate delle operazioni di scarica per almeno un turno lavorativo (p.es: sosta notturna), e limitatamente alla prima interruzione prolungata, all'atto della sospensione della scarica le stive saranno richiuse, inibendone la ventilazione, e potranno essere riaperte e/o ventilate solamente dopo la ripetizione dei controlli effettuati con le medesime procedure di cui ai punti precedenti.

2.e) Nel caso venga comunque accertata la presenza di gas nelle stive (esito positivo del controllo) il C.C.P. **informerà immediatamente** la sezione Tecnica della Capitaneria di Porto, inizialmente per le vie brevi e successivamente per iscritto, la quale adotterà, d'intesa con gli Enti preposti (ASL n.5, Ufficio di Sanità Marittima, Autorità Portuale) le misure di sicurezza ritenute necessarie. Contemporaneamente il C.C.P. informerà il Comando di bordo che dovrà porre in atto tutte le misure necessarie per impedire l'accesso alle stive e/o agli altri locali interessati.

PROCEDURA DA SEGUIRE A BORDO DI UNA NAVE CON CARICO DI PANI DI ZINCO PER L'ACCERTAMENTO DI EVENTUALE PRESENZA DI GAS TOSSICI E/O INFIAMMABILI

Il C.C.P. presa visione della documentazione riguardante il carico (provenienza, certificato di analisi, scheda tecnica) dovrà procedere come segue:

- verificare l'eventuale presenza di gas infiammabili all'interno delle stive con apparecchio esplosimetro portatile;
- verificare la concentrazione di ossigeno all'interno delle stive con apparecchio misuratore di ossigeno portatile;
- verificare l'eventuale presenza di gas tossici (ARSINA, FOSFINA, IDROGENO SOLFORATO, ecc..) con impiego di fiale rilevatrici o rilevatore portatile multigas.

Tali apparecchi sono dotati di un sistema di prelievo di tipo manuale, e di tubi sonda di opportune lunghezze tali da poter prelevare l'aria all'interno delle stive a diverse altezze.

Procedure operative:

Il prelievo dei campioni dell'atmosfera all'interno delle stive verrà effettuato, a stive chiuse, dal tambugio del ponte di coperta;

verranno prelevati campioni a varie altezze: cielo, metà e fondo stiva, introducendo il tubo sonda tra i pani di zinco; ove ciò non sia possibile il C.C.P., dotato di idonei dispositivi di protezione individuale, scenderà nelle stive per procedere al controllo tra i pani stessi.

Per navi provviste di Twin Deck si procederà come di seguito:

- 1) se il tunnel di discesa è continuo, cioè le scalette tra la coperta ed il T.D. e quelle tra quest'ultimo ponte ed il fondo stiva sono in asse, la lettura verrà fatta dal tambugio di discesa;
- 2) se i tronconi di scala sono disassati, dopo aver proceduto alle verifiche sul T.D. ed a cielo, si faranno aprire i portelloni di stiva quanto basta per consentire la discesa della sonda dalla mastra in coperta alla stiva bassa.-