



**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di Porto di Palermo
Sezione Tecnica**

Ordinanza N°105/2016

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Palermo:

- VISTO il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- VISTO il Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328;
- VISTA la legge 13 maggio 1940, n.690 "Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti";
- VISTA la legge 31 dicembre 1982, n.979 "Disposizioni per la difesa del mare";
- VISTA la legge 28 gennaio 1994, n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale", e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA L'ordinanza 65/2013 del 25.08.2013 e successive modifiche ed integrazioni
- VISTA La direttiva 2012/33/UE che modifica la direttiva 1999/32/ce relativa al tenore di zolfo dei combustibili ad uso marino;
- VISTA Il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 parte quinta, così come modificata con il Decreto Legislativo 16 luglio 2014, n. 112;
- RITENUTO Necessario armonizzare le procedure riguardanti il rifornimento di oli combustibili, con particolare riferimento al tenore di zolfo contenuto nei combustibili ad uso marino

ORDINA

Art.1

Le operazioni di rifornimento di oli combustibili o di allibo alle navi ormeggiate in porto o nella rada del porto di Palermo sono così disciplinate:

CAPO I

Art. 1.1 Definizioni

Salvo espressa disposizione contraria, per l'applicazione delle norme contenute nella presente Ordinanza, si intende per:

- 1) Per liquidi infiammabili: quelli con punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso, uguale od inferiore a 61°C;
 - 2) Per liquidi combustibili: quelli con punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso, superiore a 61 C°, ma non superiore a 125 C°. Sono altresì considerati liquidi combustibili quei liquidi aventi punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, non superiore a 61 C° ma non inferiore a 55 C°, se alla distillazione frazionata non danno più del 2% in volume di distillato a 150 C°.
- Il punto di infiammabilità si determina mediante l'apparecchio Abel - Pensky a vaso chiuso, secondo il metodo di cui alla norma I.P. - 33; per i liquidi aventi punto di infiammabilità non superiore a 50 C°, mediante l'apparecchio Pensky - Martens a

vaso chiuso, secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. (American Society for Testing Materials) D - 93, per i liquidi aventi punto di infiammabilità superiore a 50 C°. La distillazione frazionata si effettua secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-86. Quando, per particolari prodotti sia richiesto l'uso di apparecchi a vaso aperto per la determinazione del punto di infiammabilità, si impiega l'apparecchio Cleveland a vaso aperto, secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-92.

- 3) Tenore di zolfo: quantitativo di zolfo contenuto nel combustibile ad uso marittimo espresso in "% m/m";
- 4) Per bunkeraggio: il complesso delle operazioni di rifornimento di combustibili e/o lubrificanti ad unità navale all'ormeggio in porto od alla fonda nella rada che avvengono per mezzo di:
 - a. oleodotto;
 - b. autobotte;
 - c. bettolina.

Nel caso in cui il rifornimento avvenga non con l'impiego di "bettolina", ma a mezzo di vera e propria nave cisterna, al caso specifico si applicheranno integralmente le norme relative alle operazioni di "allibo".

- 5) Per Ministero: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 6) Per Autorità Marittima: l'Ufficio Circondariale Marittimo di Palermo;
- 7) Per Autorità Portuale: l'Ente istituito nel porto di Palermo ai sensi della legge 28 gennaio 1994 n. 84;
- 8) Per bettolina: una nave cisterna di piccole dimensioni, che effettua servizio di bunkeraggio e specificatamente autorizzata all'esercizio dell'attività di rifornimento di combustibili e lubrificanti nel porto di Palermo.
- 9) Per Domanda: la richiesta compilata dal Comandante o dall'agente marittimo raccomandatario della nave, presentata all'Ufficio Circondariale Marittimo di Palermo - Sezione Tecnica tramite portale denominato PMIS2 (Ordinanza 100/2016 del 21/10/2016) - per ottenere l'autorizzazione ad effettuare il rifornimento di combustibili liquidi ed oli lubrificanti;
- 10) Chemical tanker: una nave costruita o adattata principalmente per il trasporto di carichi di sostanze liquide nocive alla rinfusa, totale o parzialmente, un carico di sostanze liquide nocive.
- 11) Oil tanker: una nave costruita od adattata principalmente per il trasporto di "oils", quali definiti nell'allegato I alla Convenzione Marpol 73/78, negli spazi per il carico e comprende ogni "combination carrier" (nave progettata per trasportare alla rinfusa sia "oil" che carichi solidi) e "chemical tanker", quando trasporta alla rinfusa un carico totale o parziale di "oil".
- 12) Gas carrier: una nave cisterna costruita o adattata ed usata per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti o altri prodotti di natura infiammabile elencati nel Cap. 19 dell'IGC Code o nel Cap. XIX del GC Code.
- 13) Dry cargo ship: una nave costruita o adattata principalmente per il trasporto di carico secco.
- 14) Terminale: il luogo ove le navi sono ormeggiate, anche su campo boe, allo scopo di caricare o scaricare liquidi infiammabili o combustibili, i loro residui o miscele, le relative acque di prelavaggio/lavaggio, nonché, prodotti chimici pericolosi.
- 15) Responsabile del terminale: la persona a cui compete, secondo le vigenti disposizioni di legge, la responsabilità della gestione del terminale.
- 16) Deposito costiero: lo stabilimento o il deposito costiero di cui all'articolo 52 del codice della navigazione.
- 17) Autobotte: quei veicoli (motrici e rimorchi) rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme dell'Associazione Nazionale Controllo Combustibili e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, nonché, di quelle contenute nel D.M. 31 luglio 1934 e successive varianti e modificazioni.

- 18) Servizio Chimico di Porto: il servizio reso dai Consulenti Chimici di Porto, come da circolare dell'allora Ministero dei trasporti e della Navigazione, n. DEM 3/SP del 10 dicembre 1999
- 19)Raccomandatario Marittimo : il soggetto di cui all'articolo 2 della legge 4 aprile 1997 n. 135;
- 20)Ente Tecnico: l'Ufficio di Palermo del Registro Italiano Navale o altro ente di classifica riconosciuto;
- 21)Acque interne marittime: le zone di mare indicate nell'articolo 2, 1° comma, del codice della navigazione e successive modificazioni.
- 22)Acque territoriali italiane: le zone di mare indicate nell'articolo 2, 2° comma, del codice della navigazione e successive modificazioni.
- 23)Strumenti pertinenti: Solas 1974, protocollo 1978, allegati I e II alla Marpol 73/78.
- 24)Sorveglianza Antincendio: la sorveglianza esercitata dall'equipaggio della nave con i dispositivi antincendio in dotazione alla stessa, attivati e pronti all'impiego (manichette stese, linee sotto pressione, estintori portatili nelle vicinanze) sotto la diretta responsabilità del comandante della nave o dell'ufficiale di coperta appositamente designato.
- 25)Guardia ai Fuochi: il servizio di vigilanza antincendio espletato da personale abilitato, ai sensi dell'ordinanza n° 28/2012 in data 27 marzo 2012 e succ. modifiche ed integrazioni della Capitaneria di Porto di Palermo.
- 26)Vigili del Fuoco: il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Palermo:
- 27) Fornitori Combustibile: società che fornisce prodotti combustibili ad uso marino di cui all'art.12 comma 1 del D. Lgs. 205/07.

Art. 2 Generalità

Nel porto e nella rada di Palermo tutte le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi (punto di infiammabilità superiore a 61°Gradi Celsius), ed oli lubrificanti alle navi possono essere effettuate:

- a) via mare, a mezzo bettoline/navi cisterna, stando all'ancora in rada oppure all'ormeggio in porto;
- b) a mezzo autobotte;
- c) ai distributori automatici, ubicati presso la banchina "C.T. Bersagliere", per aliscafi, natanti ed imbarcazioni da diporto ed unità da pesca, nonché, presso la banchina "Cala" per le unità da pesca.

Art. 3 Autorizzazione ad effettuare il rifornimento di combustibili liquidi o lubrificanti

Per poter effettuare il rifornimento di combustibili liquidi o lubrificanti è necessaria, di volta in volta, l'autorizzazione della Capitaneria di Porto ad eccezione di quello effettuato ai distributori di cui all'articolo 15, e quelli che riguardano le navi militari.

La richiesta di autorizzazione deve essere presentata, con almeno ventiquattro ore di anticipo rispetto all'ora di previsto inizio dell'operazione, in nome e per conto del comandante dell'unità da rifornire, dall'agenzia marittima che rappresenta l'unità stessa nel porto di Palermo, secondo le seguenti modalità:

1. La domanda deve essere su carta da bollo e deve contenere le seguenti notizie:
 - a) tipo di nave (nave a carico secco, nave cisterna, traghetto passeggeri,etc);
 - b) nome della nave e numero IMO;
 - c) posto di ormeggio assegnato o che si prevede sarà assegnato;
 - d) il giorno e l'ora di inizio delle operazioni di rifornimento;
 - e) nome della ditta fornitrice.

2. Alla domanda deve essere allegata una dichiarazione compilata dalla ditta fornitrice e recante i seguenti dati:
 - a) tipo, nome, numero e compartimento di iscrizione del natante ovvero targa delle autobotti impiegate nel rifornimento;
 - b) data di scadenza della validità del certificato di idoneità del natante ovvero dichiarazione che "le autobotti (motrici e rimorchi) sono rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme dell'Associazione Nazionale Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile e di quelle contenute nel D.M. 31 luglio 1934 e successive modificazioni";
 - c) quantità del prodotto espressa in tonnellate;
 - d) caratteristiche fisiche del prodotto: viscosità, densità e temperatura di infiammabilità del prodotto in V.C. tenone di zolfo ;
 - e) la domanda deve contenere inoltre esplicita dichiarazione da parte del fornitore del prodotto di aver edotto l'autista sulle presenti norme.
3. Prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento il comandante dell'unità da rifornire deve far pervenire una dichiarazione nella quale egli attesta:
 - a) di essere a conoscenza delle disposizioni contenute nel presente "Regolamento";
 - b) la piena efficienza degli impianti antincendio di bordo e che gli stessi saranno attivati (manichette stese, estintori in loco, etc..) prima dell'inizio del rifornimento. La dichiarazione deve contenere inoltre le complete generalità dell'ufficiale responsabile della vigilanza durante le operazioni di rifornimento.

Art. 4

Modalità svolgimento operazioni

1. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio non possono essere effettuate in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnate da scariche atmosferiche e, se iniziate, devono essere sospese immediatamente;
2. le operazioni di bunkeraggio a bordo della nave richiedente non possono essere eseguite in concomitanza di operazioni che comportino l'uso di fonti termiche, allibi, ritiro sloops, cows, movimenti di zavorra, etc...;
3. possono essere svolte più operazioni di bunkeraggio a favore di diverse unità navali, purché, le stesse non siano ormeggiate al medesimo molo;
4. le operazioni di rifornimento/bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore. Nel caso di operazioni in ore notturne, la zona interessata deve essere adeguatamente illuminata, in modo tale da consentire in sicurezza l'effettuazione delle operazioni *de quo*, anche se del caso con sistemi di illuminazione supplementari posti in banchina e/o a bordo delle unità da rifornire ;
5. prima di iniziare il bunkeraggio, il comandante della nave deve effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante, allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; l'ordine di iniziare il pompaggio deve essere dato dal comando di bordo della nave;
6. il comandante prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio dovrà assicurarsi di aver ricevuto il campione del prodotto o liquido combustibile che sta imbarcando, nonché il bunker delivery note che attesti la percentuale di zolfo contenuto nel liquido combustibile sia in linea con le vigenti normative richiamate in premessa;
7. durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente, non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere;
8. al termine delle operazioni, lo specchio acqueo circostante deve essere nuovamente ispezionato a cura del personale delle unità interessate per constatare l'eventuale presenza di idrocarburi;

9. qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o stati di pericolo durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento/bunkeraggio, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il prodotto sono tenuti a sospendere immediatamente le operazioni, informando contemporaneamente la Capitaneria di Porto che provvederà ad adottare tutti i provvedimenti ritenuti opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze. In presenza di spandimenti, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti idonei ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone e delle infrastrutture portuali. Sono a carico del fornitore del servizio e/o della nave, secondo le rispettive responsabilità, le spese per la bonifica della zona inquinata. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto.

Art. 5

Responsabilità nelle operazioni di bunkeraggio

Si intendono congiuntamente responsabili delle operazioni il comandante della nave rifornita o, quando designato, l'ufficiale responsabile della vigilanza previsto all'articolo 1.1 comma 24 e:

1. il comandante della nave cisterna o bettolina, o ufficiale da lui all'uopo espressamente delegato, nel caso di rifornimento con dette unità;
2. il titolare della ditta rifornitrice, l'autista dell'autobotte per quanto di rispettiva competenza, in caso di rifornimento con autobotti;
3. il responsabile del terminale, in caso di rifornimento con oleodotto;
4. il gestore e l'operatore della stazione di rifornimento, per quanto di rispettiva competenza, in caso di rifornimento presso distributori automatici.

Art. 6

Manichette per le operazioni di bunkeraggio

Le manichette utilizzate nelle operazioni di bunkeraggio devono:

- a) essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435;
- b) essere collaudate all'atto della fornitura;
- c) essere periodicamente controllate, pressate ogni 12 mesi indipendentemente dal numero delle ore di lavoro allo scopo di accertare la loro integrità (Circolare n°105 del 21.9.2000 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Unità di gestione delle infrastrutture per la navigazione e demanio marittimo).

Ogni manichetta impiegata deve essere inoltre dotata di apposito certificato sul quale devono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime ammissibili di esercizio che devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla vigente normativa (D.M. 3 maggio 1984). I suddetti certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le ulteriori seguenti informazioni:

1. massima pressione di esercizio;
2. massima temperatura di esercizio;
3. prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
4. data e pressione di collaudo;

5. certificato di collaudo.

I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette. Il dato relativo alla massima temperatura di esercizio da riportare sui certificati, è richiesto per le manichette acquistate dopo il 1° luglio 2002.

Art. 7

Prevenzione contro l'inquinamento

Durante le operazioni di bunkeraggio devono essere adottati da parte e a cura del comandante/conducente della nave e del personale della ditta fornitrice del carburante tutti gli accorgimenti possibili al fine di prevenire qualsiasi forma d'inquinamento marino.

Le manichette devono essere adeguatamente sorrette, stese e di idonea lunghezza, onde evitare la rottura delle stesse. Al termine delle operazioni di bunkeraggio, le manichette possono essere scollegate soltanto dopo essere state completamente drenate. E', infine, fatto divieto di scaricare in mare o spargere sulla banchina eventuali residui di carburante rimasto nelle manichette.

Durante il rifornimento di qualsiasi unità, al fine di impedire lo spandimento di prodotti petroliferi, devono essere disponibili e pronti per l'eventuale impiego una riserva di sabbia o altro idoneo prodotto assorbente ed attrezzature atte ad arginare i colaggi e le dispersioni accidentali (panne galleggianti sufficienti a circoscrivere l'unità che viene rifornita e l'area del bunkeraggio, nonché, fogli oleoassorbenti).

Nel caso in cui, durante il bunkeraggio, si verificano fuoriuscite di prodotti petroliferi o altre sostanze inquinanti, eventi dannosi o stati di pericolo, il personale del servizio di sorveglianza od integrativo antincendio ed il personale di sorveglianza antinquinamento devono informare immediatamente l'Autorità Marittima per i provvedimenti di competenza e fare sospendere le operazioni di rifornimento, ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività di confinamento e contenimento idonea ad evitare ulteriori fuoriuscite ed a limitare l'entità dello sversamento.

La ditta rifornitrice e il comando di bordo/conducente dell'unità da rifornire sono tenuti in solido, al pagamento delle spese di bonifica della zona inquinata, fatta salva l'individuazione di eventuali specifiche responsabilità.

Art. 8

Autorizzazione per l'esercizio del servizio di rifornimento mediante bettoline

Alla data di stesura della presente Ordinanza, non è presente nessun concessionario o impresa che esercita il servizio di rifornimento mediante bettolina.

Le imprese che intendono esercitare il servizio di rifornimento mediante bettoline devono essere in possesso di valida licenza di concessione rilasciata dal Capo del Compartimento Marittimo di Palermo ai sensi degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo Regolamento di esecuzione.

In entrambi i casi suddetti le Imprese dovranno essere iscritte nell' "Elenco Fornitori Combustibile" di cui all'art.12 comma 1 del D. Lgs. 205/07.

Art. 9 Rifornimento a mezzo autobotti

Le imprese che esercitano il servizio di rifornimento mediante autobotti devono essere iscritte nel registro di cui al secondo comma dell'articolo 68 del Codice della Navigazione, tenuto dall'Autorità Portuale ed essere iscritte nell'"Elenco Fornitori Combustibile" di cui all'art.12 comma 1 del D. Lgs. 205/07.

In considerazione che alla data di stesura della presente ordinanza nel porto di Palermo non esiste un impianto di rifornimento fisso all'uopo destinato dalla competente A.P. di Palermo, il rifornimento è consentito a mezzo autobotte a tutte le navi commerciali superiore a 500 t.s.l. ormeggiate lungo tutte le banchine operative del porto di Palermo e dell'area industriale Fincantieri fatta eccezione della banchina Vittorio Veneto. Le operazioni di rifornimento a mezzo autobotti o a mezzo di distributori mobili possono essere consentite esclusivamente per i prodotti con punto di infiammabilità, determinato col sistema a vaso chiuso, > 61°C, ovvero con le deroghe previste all'art. 1.1 comma 2.

Particolari esigenze potranno essere valutate, di volta in volta, a seguito di specifica richiesta e con riserva di adozione dei relativi provvedimenti autorizzativi.

Chiunque intenda effettuare tali operazioni di rifornimento, deve inoltrare formale richiesta in bollo alla sezione Tecnica, tramite portale dedicato PMIS2 (Ordinanza 100/2016 del 21/10/2016), indicando in linea generale i seguenti dati:

1. l'indicazione del vettore, dell'autista, della targa del mezzo utilizzato;
2. la denominazione sociale dell'impresa fornitrice e gli estremi dell'iscrizione al registro ex art. 68 Codice della Navigazione tenuto dall'Autorità Portuale di Palermo;
3. il nominativo e la nazionalità della nave rifornita;
4. la banchina presso la quale è ormeggiata;
5. la data e l'orario presunto dell'inizio operazioni;
6. la data di collaudo delle manichette ed il periodo di validità dello stesso;
7. il nominativo del personale facente parte del presidio antinquinamento e le dotazioni presenti in loco.
8. L'individuazione dell'organizzazione che effettuerà il servizio di vigilanza antincendio, che potrà essere svolto dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco o da Società autorizzate a prestare servizi integrativi di vigilanza antincendio nel porto di Palermo ai sensi delle disposizioni contenute nell'ordinanza nr. 28/2012 in data 27 marzo 2012 della Capitaneria di porto di Palermo.

Il rifornimento mediante autobotti è assolutamente vietato alle navi cisterna che abbiano trasportato o trasportino prodotti infiammabili.

Art. 10

Prescrizioni relative all'ingresso ed uscita delle autobotti

L'accesso, l'uscita ed il conseguente transito di autobotti destinate alla effettuazione di operazioni di rifornimento a navi dovrà avvenire esclusivamente attraverso il varco doganale "Santa Lucia" del porto di Palermo, ovvero dal varco "Fincantieri" per tutte quelle unità in sosta nel porto industriale, con congruo preavviso alle competenti Autorità per l'apertura di quel varco, fermo restando che, in ogni caso, sarà consentita la presenza, all'interno dell'area portuale, di una sola autobotte alla volta. Eventuali richieste di deroga dovranno essere rappresentate con congruo anticipo a tutti gli Enti e/o Amministrazioni interessati. Qualora per comprovate motivazioni, ovvero in quei casi di sospensione dell'attività di bunkeraggio previsti dal art. 1.1 comma 16, la permanenza dall'autobotte

superi le 24 ore nel sedime portuale, sarà consentita, previa autorizzazione, la sosta in apposita area opportunamente identificata e con la vigilanza continua di personale appartenente al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco o da Società autorizzate a prestare servizi integrativi di vigilanza antincendio nel porto di Palermo ai sensi delle disposizioni contenute nell'ordinanza nr. 28/2012 in data 27 marzo 2012 della Capitaneria di porto di Palermo

Per il trasferimento dei prodotti petroliferi dei depositi costieri fino alla località d'imbarco dovranno osservarsi le disposizioni di cui al D.M. 25.031996 n. 210, con particolare riferimento alla disposizione di cui all'articolo 24 – comma 2 – in materia di attestazioni da riportare sui documenti di accompagnamento Accise emessi a scorta dei prodotti.

Art. 11

Prescrizioni relative allo svolgimento del rifornimento a mezzo autobotti

Le operazioni di rifornimento di che trattasi sono soggette all'osservanza delle sottoelencate disposizioni.

La Capitaneria di Porto potrà comunque imporre prescrizioni diverse da quelle di seguito indicate, in relazione ad esigenze specifiche.

1. le autobotti (motrici o rimorchi) devono essere rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme dell'Associazione Nazionale Controllo Combustibili e dall'Ispettorato della Motorizzazione Civile e di quelle contenute nel D.M. 31 luglio 1934 e successive modificazioni;
2. le autobotti, i loro rimorchi ed i contenitori mobili devono essere in possesso di tutte le abilitazioni e certificazioni previste per il trasporto di infiammabili, nel caso l'allibo riguardi prodotti infiammabili;
3. ogni autobotte, impegnata nel rifornimento, potrà portare una quantità di liquido combustibile o lubrificante non eccedente trenta tonnellate;
4. la sosta in banchina dell'autobotte non dovrà intralciare le operazioni commerciali delle navi operanti in zona;
5. divieto di operare sottobordo con più di un'autobotte per volta;
6. il responsabile dell'autobotte non deve mai allontanarsi dalla stessa, tenendo particolarmente in vista gli eventuali punti di collegamento dei vari tratti delle manichette.
7. le autobotti e le parti metalliche della tubazione per il travaso dovranno essere efficacemente messe a terra;
8. le tubazioni per il travaso devono avere caratteristiche tali da evitare rotture o perdite di liquido;
9. tra l'autobotte, ovvero il distributore mobile, e la nave dovrà essere stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
10. le operazioni di travaso dovranno essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave in modo da poterle arrestare immediatamente in caso di versamento in coperta o fuoribordo;
11. per evitare lo spandimento devono essere predisposti mezzi idonei per il contenimento e la raccolta del combustibile accidentalmente versato; qualora si verificasse spandimento, il rifornimento deve essere sospeso, dandone comunicazione all'Autorità Marittima;
12. lo spazio circostante l'autobotte deve essere opportunamente recintato, munito di un cartello recante l'indicazione "VIETATO FUMARE" ed in prossimità dello stesso dovranno essere posizionati almeno due estintori a schiuma CO2 od in alternativa un estintore di grande capacità;

- 13.nella zona di rifornimento per un raggio di duecento metri, non devono essere in corso lavori con impiego di fondi termiche;
- 14.Durante le operazioni di rifornimento in ore notturne, deve essere garantito un valore di illuminamento, pari ad almeno 10 lux, presso i punti di connessione delle manichette e lungo l'intero percorso delle manichette stesse.
- 15.in caso di maltempo accompagnato da scariche elettriche, l'operazione non avrà luogo e se iniziata, deve essere immediatamente sospesa;
- 16.nei pressi dei tubi di carico vi sia sempre una scorta di due estintori a schiuma da dieci litri e sabbia fine umida con carriole ed attrezzi per il lancio;
- 17.la nave sotto rifornimento dovrà tenere alzata a riva la bandiera "B" (bravo) del C.I.S., di notte dovrà essere alzata a riva una luce rossa;
- 18.tutti gli scarichi dei "fuochi" di bordo (gas di scarico dei motori, cucina ,etc) devono essere muniti di rete parascintille.
- 19.l'autobotte deve essere munita di:
 - a) reti parascintille ai collettori di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche;
 - b) adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche;
 - c) pompa per il travaso del prodotto di tipo idoneo e antideflagrante;
 - d) n°2 estintori a polvere di capacità estinguente 233 B-C.
- 20.durante il rifornimento la nave dovrà, di massima, sospendere le operazioni commerciali; eventuali deroghe in merito potranno essere concesse a condizione che non pregiudichino comunque, le operazioni di rifornimento.

Art. 12

Norme particolari per gli oli lubrificanti

Chiunque intenda effettuare il rifornimento di olio lubrificante deve informare la Sezione Tecnica tramite portale dedicato PMIS2 (Ordinanza 100/2016 del 21/10/2016) con le stesse modalità del precedente articolo 9. Le imprese rifornitrici dovranno essere iscritte nel registro di cui al secondo comma dell'articolo 68 del Codice della Navigazione, tenuto dall'Autorità Portuale.

Il rifornimento a mezzo autobotti degli oli lubrificanti è consentito lungo tutte le banchine operative del porto, con l'osservanza delle seguenti precauzioni:

- a) le autobotti (motrici e rimorchi) in attesa di effettuare rifornimento devono essere collocate fuori dall'area immediatamente adiacente l'ormeggio della nave da rifornire e fatte avvicinare a questa una alla volta (il rimorchio potrà utilizzare le pompe della motrice solo quando questa sarà completamente vuota);
- b) la zona di stazionamento delle autobotti deve essere tenuta sgombra e, a cura della ditta fornitrice, attrezzata con materiali e mezzi per il contenimento, l'assorbimento e la raccolta degli eventuali sversamenti;
- c) l'operatore dell'autobotte non deve - in nessun caso - accedere a bordo della nave da rifornire;
- d) l'attacco delle manichette per effettuare il rifornimento deve essere eseguito dal personale di bordo.

Art. 13

Operazioni alla banchina per navi passeggeri, o da carico, dotate di stazione imbarco combustibile

Nel caso in cui l'imbarco di combustibile avvenga dalla banchina, oltre quanto disposto nel precedente articolo 11, a cura della ditta fornitrice, dovrà essere transennata la zona di posizionamento delle manichette per evitare che, in caso di errata manovra, gli autoveicoli possano danneggiare le manichette stesse.

Art. 14

Operazioni alla banchina per navi passeggeri, o da carico, non dotate di stazione imbarco combustibile

Nel caso in cui l'attacco per la manichetta sia fuori dai locali garage, in aggiunta a quanto previsto nel precedente articolo 11, dovrà essere sistemata una ghiotta in corrispondenza dell'attacco della manichetta alla nave.

Qualora l'attacco per la manichetta sia dislocato entro i locali garage in aggiunta a quanto previsto nel precedente comma, dovrà essere messo in atto quanto segue:

- a) dovranno essere sospese le operazioni di movimentazioni degli autoveicoli sino a quando non si abbia la certezza che a regime di bunkeraggio non si abbiano perdite di combustibile dalle flange di attacco;
- b) la zona interessata alle operazioni di bunkeraggio ubicata nel locale garage dovrà essere opportunamente protetta con una transennatura, per evitare che, in caso di errata manovra degli autoveicoli, possano essere danneggiate le manichette ed i relativi attacchi;
- c) durante le operazioni di bunkeraggio dovranno essere messe in atto da parte del comando di bordo le seguenti cautele antincendio:
- d) l'impianto antincendio fisso di bordo dovrà essere approntato ed in pressione;
- e) nei pressi degli attacchi delle manichette dovrà stazionare un apposita squadra antincendio completamente equipaggiata (almeno tre persone più l'ufficiale responsabile) e munita di almeno un estintore a grande capacità a schiuma.

Art. 15

Rifornimento a mezzo di distributori fissi sistemati in banchina

I distributori automatici fissi, come definiti la Decreto Legislativo nr. 32/1998 sono atti al rifornimento di combustibili/lubrificanti delle unità da traffico locale, pesca e diporto alle unità navali di dimensioni medio/piccole e, qualora in possesso dei requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni, possono erogare carburanti con punto di infiammabilità inferiore a 61° C. Per effettuare il rifornimento è necessario ed indispensabile che il distributore sia in regola con la certificazione di prevenzione incendi rilasciata dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco. Il responsabile del distributore stabilisce le misure di prevenzione e le attrezzature di protezione che debbono adottarsi durante le operazioni.

Gli impianti di erogazione di carburanti situati al molo "C.T. Bersagliere", fermo restando le disposizioni doganali, sono esonerati dalla richiesta di autorizzazione dell'Autorità Marittima locale e, oltre alle normali misure di sicurezza, sono soggetti alle seguenti ulteriori prescrizioni:

- a) fatti salvi quelli già esistenti, tra il serbatoio dei carburanti ed il muro di sponda dovrà sempre esistere una distanza non inferiore a metri venti;
- b) i serbatoi del carburante dovranno essere installati in apposite casse di contenimento realizzate e dimensionate in conformità a quanto disposto dall'articolo 66 del D.M. 31 luglio 1934;
- c) le tubazioni di collegamento tra i serbatoi ed erogatori dovranno essere interrate non meno di metri 0,30 e, comunque, a livello superiore a quelle delle acque di darsena;

- d) ciascuna tubazione, subito dopo la cassa di contenimento dei serbatoi, dovrà essere munita di saracinesca di intercettazione in pozzetto, manovrabile facilmente con la semplice apertura dei chiusini dei pozzetti;
- e) i serbatoi dovranno essere muniti, oltre che dei tubi di carico ed aspirazione, di regolamentari tubi di ciclo chiuso e tubi di equilibrio;
- f) dovrà essere predisposta idonea presa di terra per le autocisterne in fase di scarico;
- g) tutti gli spandenti di messa a terra dovranno essere collegati fra di loro mediante collettore di rame interrato;
- h) dovrà essere permanentemente disponibile un idoneo natante con attrezzatura speciale atto ad eliminare o raccogliere i residui galleggianti di prodotti che eventualmente dovessero riversarsi in acqua;
- i) gli impianti elettrici ed apparecchiature dovranno essere del tipo a sicurezza secondo le vigenti norme CEE;
- j) le pistole di erogazione del carburante dovranno essere del tipo automatico tali da interrompere il flusso del carburante stesso quando il serbatoio rifornito risulti quasi pieno;
- k) essere muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno in ottemperanza al titolo I punto XVII del D.M. 31 luglio 1934 e dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al D.M. del 16 maggio 1996, e successivo D.M. 20 gennaio 1999 n. 76 "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori";
- l) essere in regola con la certificazione di prevenzione incendi rilasciata dal Comando Provinciale dei VV.F;
- m) nei pressi dell'impianto dovranno essere installati due estintori a CO₂ da chilogrammi cinque, due a polvere da chilogrammi sei;
- n) a protezione dei natanti che ormeggiano dovrà essere realizzato l'impianto idrico antincendio con idrante UNI 45 m/m corredato di tubazioni flessibili di lancia schiumogena della portata di non meno di litri mille al minuto ed una riserva di schiumogeno di litri duecento;
- o) l'impianto distributore e i relativi serbatoi devono essere regolarmente installati e collaudati dalla Commissione locale di cui all'art 48 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione e delle normative vigenti in materia;
- p) il tratto di banchina a partire dal distributore deve essere opportunamente transennato/delimitato, in modo da impedire l'accesso di persone non autorizzate o di veicoli durante le operazioni;
- q) le manichette devono essere integre ed in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
- r) il percorso delle manichette dal pozzetto di rifornimento all'attacco della nave deve essere opportunamente protetto e segnalato;
- s) gli addetti agli impianti ed il personale del servizio di sorveglianza od integrativo antincendio devono impedire che persone estranee si avvicinino con sigarette accese, o altri fuochi tali da poter compromettere la sicurezza delle operazioni;
- t) il rifornimento deve avvenire esclusivamente con la nave in banchina e solo dopo l'arresto del motore e lo spegnimento delle luci di bordo, l'accertata assenza di fiamme libere, l'inattività della cucina e dei motori elettrici; l'equipaggio deve, altresì, garantire la pronta esecuzione delle manovre d'emergenza necessarie;
- u) è vietato il rifornimento a più mezzi contemporaneamente dallo stesso impianto ovvero con nave ormeggiata a pacchetto ad altra unità;
- v) tra il natante in fase di rifornimento e gli altri in sosta dovrà essere lasciata una zona libera di almeno metri sei ed, inoltre, manovrare con cautela per evitare che il moto ondoso generato possa compromettere la sicurezza delle operazioni;
- w) durante il rifornimento non è consentito lo svolgimento di operazioni commerciali a bordo della nave;

- x) nella zona del rifornimento, non è consentita alcuna operazione con uso di fiamme libere o, comunque, che possa generare scintille o calore;
- y) dopo ogni rifornimento di benzina, e prima di riavviare il motore, devono essere sottoposti a ventilazione sia il vano serbatoi che il vano motore.
- z) le operazioni possono essere svolte anche in ore notturne a condizioni che presso il distributore e nei punti di rifornimento a bordo venga assicurato un illuminamento di intensità pari ad almeno 10 lux;
- aa) durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto, pronti all'uso, i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero degli Interni;
- bb) durante le operazioni di rifornimento deve essere mantenuto in vigore un efficiente servizio continuo di controllo e vigilanza antincendio e antinquinamento, sia da parte dell'equipaggio dell'unità da rifornire che da parte del gestore dell'impianto.
- cc) Devono essere disponibili e pronte per l'uso immediato tutte le attrezzature antinquinamento in dotazione al distributore (sabbia, panne galleggianti, materiale oleoassorbente, etc.). L'equipaggio dell'unità da rifornire deve mantenere in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate le attrezzature antincendio in dotazione.

Art. 16

Adempimenti del gestore dell'impianto fisso

Il gestore dell'impianto deve:

1. comunicare alla Autorità Marittima il nominativo del personale addetto al distributore ed un recapito per la pronta reperibilità telefonica;
2. durante il rifornimento, tenere pronti per l'uso i mezzi estinguenti previsti dal certificato prevenzione incendi e circoscrivere il tratto di banchina interessato con transenne mobili, su cui deve essere apposto un cartello ben visibile indicante, anche in lingua inglese, la dicitura: "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE";
3. durante la chiusura dell'impianto, scollegare le valvole fra i serbatoi e la tubazione che conduce alle colonnine;
4. interrompere immediatamente le operazioni di rifornimento dandone pronto avviso alla Autorità Marittima in caso di fuoriuscita di combustibile, di cattive condizioni meteorologiche, di unità da rifornire senza equipaggio e –comunque- al verificarsi di fatti che possano mettere in pericolo la sicurezza delle persone, delle navi e delle aree del porto.

Al verificarsi di un inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi lo ha causato, il Comando della nave rifornita ed il personale dell'impianto devono adoperarsi con ogni mezzo per la bonifica delle acque portuali, secondo le direttive impartite dalla Autorità Marittima; sono a carico del responsabile le spese eventualmente sostenute dalla Amministrazione per le operazioni di disinquinamento e per l'impiego del personale della Capitaneria di porto, dei mezzi nautici dis inquinanti dell'Amministrazione o di privati.

CAPO II

DISPOSIZIONI GENERALI PER GLI ALLIBI DI OLI MINERALI IN PORTO

Art. 17

Campo di applicazione

Le norme del presente capo si applicano alle navi battenti bandiera italiana e straniera che intendono effettuare il trasferimento da una nave all'altra degli oli minerali elencati nell'Appendice I al revisionato Annesso I della MARPOL 73/78, nelle acque del Circondario Marittimo di Palermo.

Il trasferimento da una nave all'altra di oli minerali può essere effettuato soltanto tra navi certificate al trasporto degli stessi oli di cui si intende effettuare il trasferimento.

Le operazioni di allibo sono consentite unicamente nella zona di fonda del Porto di Palermo destinata alla sosta delle navi che trasportano merci pericolose.

Qualora particolari esigenze lo richiedano, l'Autorità Marittima potrà valutare se ed a quali condizioni autorizzare l'allibo in un altro punto di fonda della rada, considerate comunque le condizioni meteo marine e la tipologia di traffico previsto.

Art. 18

Definizioni

- a) Allibo: il trasferimento di tutto o parte del carico da una nave all'altra, quando esse sono ormeggiate affiancate;
- b) Nave madre: unità mercantile dalla quale dovrà essere trasferita parte del carico;
- c) Nave di Servizio o Figlia: unità mercantile destinataria della parte del carico scaricata durante l'allibo dalla nave madre;
- d) Area di trasferimento: la zona di mare entro la quale viene effettuata l'operazione di allibo;
- e) Ormeggio/Disormeggio all'ancora: l'ormeggio ed il disormeggio della nave di servizio alla nave madre mentre quest'ultima è all'ancora;
- f) piano di emergenza: piano redatto dal Comando di bordo della nave di servizio e sottoscritto dal Comandante della nave madre e successivamente consegnato all'Autorità marittima unitamente alla richiesta di autorizzazione, riportante nel dettaglio le istruzioni per la nave da allibare ed i provvedimenti da adottare da parte delle due unità in caso di eventuali emergenze che dovessero scaturire durante le operazioni di allibo;
- g) zavorra segregata: quella definita dalla Regola 1 (18), Capitolo I Annesso I della MARPOL 73/78;
- h) MARPOL 73/78: Convenzione Internazionale per la prevenzione dall'inquinamento marino causato dalle navi;
- i) SOLAS 74: Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e successivi emendamenti;
- j) Autorità Marittima: Capitaneria di Porto di Palermo.

Art. 19

Richiesta Autorizzazione per allibo

Chi intende effettuare operazioni di allibo dei prodotti indicati nel precedente articolo 1, dovrà presentare alla Capitaneria di Porto di Palermo – Sezione Tecnica tramite portale dedicato PMIS2 (Ordinanza 100/2016 del 21/10/2016), con un preavviso minimo di due giorni lavorativi, apposita istanza, in regola con la vigente normativa in materia di bollo, corredata dalla documentazione di seguito specificata:

1. dichiarazione nella quale siano specificati quali prodotti, tra quelli elencati nell'Appendice I, Annesso I, della MARPOL 73/78, come emendata, si intendono allibare, nonché, le relative quantità e le caratteristiche tecniche;
2. procedure operative relative alle operazioni di allibo in conformità al manuale ISM di entrambe le navi;
3. certificato di sicurezza dotazioni, ai sensi della SOLAS 74 e successivi emendamenti, di entrambe le navi;
4. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP) di entrambe le navi, rilasciato ai sensi della convenzione MARPOL 73/78 come emendata;
5. informazioni tecniche, a firma di entrambi i comandanti delle navi, contenenti le caratteristiche principali delle navi e le condizioni del carico e/o zavorramento delle navi prima di iniziare le operazioni di allibo;
6. dichiarazioni di entrambi i comandanti delle navi, nelle quali si attesti il buon esito dei controlli preliminari di cui al successivo articolo 102.

Contestualmente o successivamente alla richiesta di autorizzazione per l'allibo, dovrà essere presentato alla Capitaneria di Porto di Palermo un piano di emergenza concordato tra i comandanti delle due navi, che assegni al personale di bordo i compiti e le sequenze delle operazioni da compiere in caso di qualsiasi emergenza; in ogni caso sarà fatto obbligo di mantenere mezzi antinquinamento con panne galleggianti, mezzi antincendio pronti all'uso con personale in preallarme pronto ad intervenire in zona in caso di necessità entro un ora dalla richiesta.

Art. 20

Richiesta Autorizzazione per allibo con particolari tipi di navi

Qualora si intenda effettuare l'allibo con nave petroliera non munita di doppio scafo ed autorizzata ad operare secondo il calendario individuato nel Regolamento CE nr. 417/2002 come modificato dal Regolamento CE 1163/2009, oppure con nave non munita di impianto di gas inerte, la documentazione indicata nel precedente articolo dovrà essere integrata da apposita dichiarazione della società armatrice che provvederà:

1. a garantire la presenza sottobordo di idoneo mezzo antinquinamento in classe rec-oil, con componente antincendio, dotato di una congrua scorta di panne oleoassorbenti, di solventi o disperdenti riconosciuti idonei all'impiego in mare per la bonifica dalla contaminazione di idrocarburi petroliferi. L'impiego dei solventi e disperdenti è comunque soggetto ad autorizzazione preventiva da parte di questa Capitaneria di Porto, sentito il competente Dicastero;
2. a garantire la stesura di panne galleggianti alturiere, a scopo preventivo, intorno alla nave di che trattasi o quantomeno a delimitare lo specchio acqueo in prossimità delle manichette e/o manifolds. Il mezzo antinquinamento in classe rec-oil dovrà in oltre, garantire la tempestiva stesura di panne galleggianti e la loro movimentazione in caso di variazioni della direzione del vento.

A bordo sia della nave madre che della nave figlia dovranno essere, comunque, disponibili idonei dispositivi per contrastare l'emergenza inquinamento

Art. 21

Designazione degli ufficiali responsabili delle operazioni

Per il controllo di tutte le operazioni connesse con l'allibo, ciascun Comandante deve designare l'ufficiale o gli ufficiali responsabili, precisando il turno di guardia. Tale nomina deve essere opportunamente estesa per informazione alla Capitaneria di Porto di Palermo.

Durante l'allibo ogni ufficiale è responsabile per il turno cui è assegnato.

Art. 22

Autorizzazione alle operazioni di accosto e allibo

L'Autorità Marittima esaminata la documentazione di cui ai precedenti articoli, ed espletati gli accertamenti ritenuti opportuni in base alle condizioni meteo marine, concederà l'autorizzazione alle operazioni di accosto e allibo.

L'Autorità Marittima potrà autorizzare le operazioni di trasferimento del carico da una nave all'altra anche in ore notturne a condizione che gli oli combustibili abbiano un punto d'inflammabilità superiore a 61° C e che vengano sistemati punti luce addizionali giudicati soddisfacenti dalla stessa Capitaneria di Porto di Palermo per intensità, numero e posizione; in ogni caso dovranno essere garantiti i valori di illuminazione pari a 10 LUX in prossimità dei manifolds e delle flange di congiunzione tra le manichette di pompaggio del carico.

Qualora le operazioni di allibo avvengano tra navi di cui almeno una rientri nella tipologia di cui ai precedenti articoli, l'Autorità Marittima, salvo casi particolari singolarmente valutati, autorizzerà le suddette operazioni solamente in ore diurne, ovvero, da mezz'ora dopo il sorgere del sole a mezzora prima del tramonto del sole.

Art. 23

Inertizzazione delle cisterne del carico

Le navi dotate d'impianto di gas inerte per le cisterne del carico devono tenere tale impianto in funzione durante le operazioni di allibo.

Oltre a tutte le prescrizioni contenute nel manuale operativo per l'impiego a bordo del GAS INERTE, devono essere rispettate le seguenti condizioni:

- il contenuto di ossigeno della linea del gas inerte non deve essere superiore al 5%;
- il contenuto di ossigeno in tutte le cisterne non deve essere superiore al 5%.
- Una pressione positiva all'interno delle cisterne sia della nave madre sia della nave di servizio;

Le navi non dotate di impianto di gas inerte, obbligatoriamente previsto per le stesse dalla SOLAS , non possono effettuare l'allibo.

Art. 24

Comunicazioni tra le navi

Al fine di evitare incomprensioni, le comunicazioni tra le navi dovranno essere effettuate in una lingua precedentemente concordata, ovvero, impiegando lo Standard Marine Navigation Vocabulary pubblicato dall'Internazional Maritime Organization (IMO).

Appena possibile, e comunque prima di ultimare la fase di avvicinamento della nave di servizio alla nave madre, le due navi devono stabilire contatti iniziali via radio per coordinare sia le manovre di avvicinamento, ormeggio e disormeggio, nonché, le operazioni connesse con il trasferimento del carico.

Art. 25

Avvicinamento, ormeggio e disormeggio

Le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio delle navi dovranno essere concordate preventivamente dai Comandanti delle due unità impegnate e dovranno essere effettuate, sotto la loro diretta responsabilità, sempre con velocità di sicurezza secondo la definizione fornita dall'art 6 delle pertinenti Norme Internazionali per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72).

I comandanti delle due unità dovranno, altresì, concordare il tipo, il numero ed il posizionamento di idonei parabordi (fenders) da sistemare per le operazioni di ormeggio, atti ad impedire contatti diretti tra i due scafi.

Nel caso che i contatti radio tra le navi vengano interrotti, le manovre dovranno essere sospese fino a quando tali contatti siano stati ripristinati.

Gli ufficiali addetti a tali manovre devono essere dotati di ricetrasmittitori portatili aventi le caratteristiche di sicurezza richieste per operare in spazi pericolosi per la presenza di gas o vapori infiammabili. A bordo di ciascuna nave deve essere disponibile almeno un ricetrasmittitore di riserva.

Appena terminate le operazioni di accosto della nave di servizio alla nave madre ne dovrà essere data comunicazione via VHF/FM all'Autorità Marittima su Canale 16, confermando, altresì, le coordinate di fonda.

Le navi in operazioni di allibo devono esibire i necessari segnali previsti dalle Norme Internazionali per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72), nonché, dal Codice Internazionale dei segnali.

Art. 26

Modalità di trasferimento del carico

Le modalità di trasferimento del carico dovranno essere preventivamente concordate tra i comandanti delle navi sulla base delle informazioni tecniche citate all'art. 91, tenendo conto delle variazioni delle condizioni di assetto, di immersione e di stabilità di entrambe le navi nel corso dell'allibo, nonché, delle eventuali specifiche disposizioni impartite dall'Autorità Marittima.

La distanza massima tra i manifolds delle navi dovrà essere preventivamente calcolata al fine di utilizzare manichette di lunghezza adeguata; tali manichette dovranno essere adeguatamente sistemate al fine di evitare sfregamenti e curvature eccessive.

Dovrà, inoltre, essere accertato l'isolamento elettrico di tutti i cavi di ormeggio, delle manichette di trasferimento del carico, nonché, degli altri mezzi di collegamento tra le due navi.

L'allibo dovrà avvenire in conformità alle procedure operative di sicurezza e stabilità del manuale ISM, e comunque, dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- sia vietato fumare a bordo;
- le attrezzature antincendio devono essere preparate e pronte all'uso;
- devono essere chiuse tutte le porte, portellini e prese d'aria dei locali alloggio. Nessuna porta di comunicazione con il ponte di coperta deve restare aperta;
- l'impianto di GAS INERTE deve essere mantenuto in funzione durante tutta l'operazione di allibo;
- le cucine a fiamma a bordo delle navi devono essere tenute spente;
- l'allibo deve essere effettuato in modo da evitare l'apertura delle valvole di sicurezza dei serbatoi;
- devono essere disattivati tutti gli impianti di soffiatura dei fasci tubieri delle caldaie;
- tutte le condotte del carico che non devono essere usate siano chiuse con flange cieche e siano parimenti chiuse le valvole in entrata;
- gli ombrinali siano opportunamente tappati;
- le maniche a vento attraverso le quali è possibile che avvenga la penetrazione di GAS nei locali alloggi siano opportunamente sistemate ed orientate;
- i comandi delle navi devono prevedere ad un servizio di vigilanza continua per l'immediata e tempestiva chiusura delle valvole e per le altre manovre di

intercettazione da eseguire in caso di fuoriuscita di prodotto inquinante, rottura di manichette od inconvenienti di altro genere;

- durante le operazioni di allibo deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF/FM sulla frequenza di soccorso.

Durante l'allibo, qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o stati di pericolo, i comandanti delle navi saranno tenuti a porre in essere tutti i provvedimenti di urgenza ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze informandone immediatamente l'Autorità Marittima.

In tali casi dovranno essere immediatamente sospese le operazioni di trasferimento del carico ponendo in essere in presenza di spandimenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita e a limitare l'entità dello sversamento dando corso immediatamente alle necessarie operazioni di bonifica ex articolo 12 della Legge nr. 979 del 1982.

L'autorità Marittima può disporre l'obbligo della presenza di un servizio di vigilanza antinquinamento e/o integrativo-antincendio, per particolari situazioni di allibo, oltre ai casi in cui il servizio stesso sia già obbligatorio.

Art. 27

Condizioni meteorologiche

Le operazioni di allibo devono essere eseguite in presenza di condizioni meteo marine favorevoli, e comunque, in accordo alle procedure di sicurezza indicate nel relativo manuale ISM.

In caso di peggioramento delle condizioni stesse, e soprattutto in presenza di maltempo accompagnato da scariche elettriche, le operazioni di allibo devono essere immediatamente sospese.

Di tale sospensione, e dell'eventuale ripresa delle operazioni, deve essere tempestivamente informata la sala operativa della Capitaneria di Porto, da parte dei responsabili.

Art. 27

Reti parascintille

Tutte le navi che effettuano operazioni di allibo devono tenere in opera ai fumaioli dell'apparato motore, delle cucine, ed ai tubi di scarico, apposita rete parascintille con maglie di grandezza tale da impedire la fuoriuscita di scintille.

Nel caso di motore a combustione interna le reti parascintille possono essere sostituite da un dispositivo centrifugo o raffreddante di dimensioni idonee per la ritenzione o il rapido raffreddamento di scintille nei tubi di scarico.

Art. 28

Manichette per le operazioni di allibo

Le manichette da impiegare per le operazioni di allibo in cui i dati identificativi devono essere stampigliati sulle flange debbono essere omologate e collaudate dell'Ente Tecnico o da altro Registro di classificazione aderente all'I.A.C.S.

Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato, copia del quale deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, contenente le seguenti informazioni:

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

- Ente che ha effettuato il collaudo.

Al termine delle operazioni di allibo, le manichette possono essere scollegate, soltanto quando siano state completamente drenate. Dopo tale operazione, i comandanti delle navi comunicano all'Autorità Marittima il completamento delle operazioni.

Art. 29

Prevenzione/eliminazione di stadi di pericolo e controlli preliminari

Prima dell'inizio delle operazioni i comandanti delle navi devono effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; analogo controllo deve essere effettuato al termine delle operazioni. In ogni caso, durante le operazioni di allibo devono essere predisposte a bordo delle unità navali apposite ghiotte o altri accorgimenti idonei alla raccolta di eventuali accidentali fuoriuscite. Prima di iniziare le operazioni di allibo i comandanti delle navi devono effettuare i controlli previsti dalle check-list, di cui alle procedure ISM ed in ogni caso devono controllare i seguenti impianti:

- impianti di ventilazione dei locali pompe del carico, dei locali motore, del cargo control room (se esistente);
- gas inerte delle cisterne del carico;
- impianto di lavaggio del greggio COW, se esistente ed in fase operativa;
- linee antincendio in coperta con relative manichette ed idranti;
- impianti fissi di estinzione incendio a schiuma o a gas inerte;
- stato di isolamento dell'impianto elettrico e dei collegamenti delle navi;
- sistemazione in prossimità dei manifolds di due manichette addizionali con relativo boccalino a doppio uso, collegate all'impianto idrico antincendio, e due estintori portatili a polvere o a schiuma;
- buono stato di efficienza dei mezzi di protezione individuale e dei mezzi antincendio supplementari.
- pressatura delle manichette per l'allibo a 1.5 volte la pressione di esercizio, non anteriore a 15 giorni l'effettuazione dello stesso;
- cavi di rimorchio posizionati in modo da permettere un rapido aggancio in caso di emergenza

Art. 30

Impianto antincendio

Le attrezzature fisse e mobili antincendio delle navi che effettuano operazioni di allibo devono essere tenute in perfetto stato di efficienza e pronte all'uso immediato. Le manichette antincendio devono essere munite di boccalini a doppio uso (getto-pioggia), collegate agli idranti e distese in coperta. A bordo la pressione del collettore antincendio deve essere costantemente mantenuta a livello di esercizio per ogni eventuale necessità.

Qualora la zona del carico sia protetta da un impianto fisso di estinzione incendi non del tipo a schiuma, deve essere provveduto un impianto mobile a schiuma per la protezione del ponte di coperta di idonea capacità in relazione alla superficie da coprire.

Qualora la nave non sia dotata di impianto fisso di spegnimento incendi per la zona del carico, fermo restando l'obbligo dell'impianto mobile a schiuma per la protezione del ponte di coperta, le operazioni di allibo dovranno essere effettuate con l'ausilio di un idoneo mezzo navale provvisto di impianto antincendio (es rimorchiatore).

Nel caso in cui gli impianti antincendio fossero tutto o in parte inefficienti per qualsiasi ragione, il comandante della nave ha l'obbligo di sospendere le operazioni di allibo informandone tempestivamente l'Autorità Marittima.

Art. 31

Lavaggio delle cisterne del carico con petrolio greggio (COW)

Durante le operazioni di allibo è consentito effettuare il lavaggio delle cisterne del carico con il petrolio greggio (COW) soltanto nel caso in cui entrambe le navi siano dotate dell'impianto di gas inerte e l'impianto COW sia conforme alla MARPOL73/78.

Art. 32 Divieti

Durante le operazioni di accosto, come durante le operazioni di allibo, sono vietate le operazioni che modifichino le condizioni di cui al precedente articolo 98. Tali condizioni sono richieste anche nel corso del trasferimento della zavorra da una nave all'altra a meno che non si tratti di zavorra segregata (SBT).

È vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possono generare scintille o calore; è, inoltre, vietato l'uso di fiamme libere e di lampade non a tenuta di gas e non perfettamente antideflagranti.

Art. 33 Disposizioni finali

Eventuali situazioni non contemplate presente ordinanza saranno valutate, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto di Palermo, acquisiti i pareri ritenuti necessari.

L'Autorità Marittima potrà, comunque, a proprio esclusivo ed insindacabile giudizio, ed in aggiunta a quanto previsto negli articoli precedenti, imporre tutte quelle prescrizioni addizionali ritenute necessarie ed opportune allo svolgimento in sicurezza delle operazioni di allibo.

Art.34

I contravventori alle disposizioni contenute nella presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, incorreranno nelle sanzioni stabilite dal Codice della Navigazione e dalle leggi generali e speciali in quanto applicabili ai singoli casi.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le disposizioni contenute nella presente Ordinanza che entra in vigore a decorrere 31/10/2016.

Palermo, 21/10/2016

Il Comandante

Contrammiraglio (CP) Gaetano MARTINEZ