



UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO
GELA

ORDINANZA N° 21/86

Il Capitano di Corvetta (CP) sottoscritto, Francesco CARPINTERI Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Gela;

- Ravvisando la necessità di un riesame delle Ordinanze in vigore nell'ambito dell'Ufficio Circondariale Marittimo in materia di sicurezza delle operazioni di carico, scarica, trasbordo e sosta nella rada e nel porto di Gela di navi che trasportano merci pericolose, rifornimento di combustibile alle navi, lavori ed uso fiamma a bordo, nel demanio marittimo, lavaggio, degassificazione, pulizia e ritiro residui oleosi, lavaggio delle tanche delle navi cisterna con il sistema C.O.W. e requisiti e compiti dei Consulenti Chimici di Porto, per aggiornarle e coordinarle alla luce delle normative vigenti;

- Viste le Circolari - titolo "Polizia e sicurezza dei Porti" - "Vigilanza costiera" - serie I n° 64 in data 24.10.1969, n° 72 del 05.03.1972, n° 86 del 05.07.1975, n° 96 del 08.04.1977 e n° 98 del 18.06.76, relative alle norme di sicurezza per le operazioni di carico, scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo di navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido, di esplosivi;

- Viste le Circolari n° 65 "Sicurezza della Navigazione" in data 31.12.79 e 31.10.80 relative alle condizioni minime necessarie per le navi cisterna aventi stazza lorda uguale o superiore alle 1600 Tonn. che entrano o escono dai Porti italiani;

- Vista la Circolare prot. 520107 "Polizia e Sicurezza dei Porti" "Vigilanza Costiera" del 07.01.1981, relativa alle norme per l'iscrizione nell'apposito registro dei Consulenti Chimici di Porto;

- Viste le proprie Ordinanze n° 3/80 in data 30.01.80, n° 19/80 in data 20.05.80, n° 38/80 in data 22.11.80, n° 10/81 in data 18.05.81, n° 12/81 in data 26.05.81, n° 8/82 in data 26.04.82 e n° 21/83 in data 09.07.83;

- Visti gli artt. 62, 65, 68, 81 del Codice della Navigazione, approvato con R.D. n° 327 del 30.03.1942, e gli artt. 59, 83 e 85 del relativo Regolamento di esecuzione approvato con D.P.R. n° 328 del 15/02/1952.

ORDINA

ART. 1

E' approvato l'annesso regolamento di sicurezza per le operazioni di carico, scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo di navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose, allo stato liquido e/o gassoso, nel Porto e nella Rada di Gela nonché le norme relative al rifornimento di combustibile alle navi, i lavori con fiamma a bordo di navi o sul demanio marittimo, lavaggio, degassificazione, pulizia e ritiro residui oleosi, lavaggio delle cisterne con metodo C.O.W., compiti e requisiti dei Consulenti chimici di Porto.

ART. 2

La presente Ordinanza entra in vigore il 04.08.1986 e da data abroga le proprie Ordinanze n° 3/80 in data 30.01.80, n° 19/80 in data 20.05.80, n° 38/80 in data 22.11.80, n° 10/81 in data 18.05.81, n° 12/81 in data 26.05.81, n° 8/82 in data 26.04.82 e n° 21/83 in data 09.07.83 nonché ogni altra disposizione o Ordinanza in contrasto con la presente normativa.

ART. 3

I contravventori alla presente ordinanza ed al regolamento saranno puniti a termine di legge.

Il personale militare della Capitaneria di Porto e gli altri agenti della Forza Pubblica sono incaricati della loro esecuzione.

Gela, lì 25.06.86

CAPITOLO I **GENERALITÀ**

ART. 1

(Campo di Applicazione)

Ferma restando l'osservanza delle norme di carattere generale vigenti in materia, le norme del presente regolamento hanno per l'oggetto le operazioni di carico, scarico, trasbordo e sosta nel porto e nella rada del Circondario Marittimo di Gela, e delle navi battenti bandiera italiana o straniera che trasportano o che abbiano trasportato alla rinfusa le seguenti merci pericolose:

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

Nel quadro più ampio della sicurezza portuale, del demanio marittimo e del mare territoriale, il presente regolamento disciplina altresì:

- a) il rifornimento di combustibile alle navi di qualsiasi tipo;
- b) il lavoro da effettuarsi a bordo delle navi e a terra sui pontili;
- c) l'uso della miscela ossiacetileniche e la fiamma ossidrica della saldatura elettrica a bordo e a terra nell'ambito del porto e del demanio marittimo;
- d) la nomina dei consulenti chimici del porto;
- e) il lavaggio delle cisterne con il sistema "Crude Oil Washing".

Non sono oggetto del presente regolamento sempre che non diversamente disposto le operazioni relative:

- 1) alle navi che trasportano e che abbiano trasportato merci pericolose in colli;
- 2) alle navi indicate nel primo comma che essendo scariche abbiano subito la degassificazione e bonifica degli spazi adibiti al carico, dei locali connessi, delle pompe e delle tubolature e siano munite del certificato di non pericolosità in corso di validità.

ART. 2

(Definizioni)

Ai fini del presente Regolamento si intendono:

- 1) Per liquidi infiammabili: quelli con punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, non superiore ai 61° C;
- 2) Per liquidi combustibili: quelli che un punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, superiore ai 61° C ma non superiore ai 125° C. Sono altresì considerati liquidi combustibili quei liquidi aventi un punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso non superiore ai 61° C ma non inferiore ai 55° C, se alla

distillazione frazionata di infiammabilità si determina mediante l'apparecchio Abel-Pensky a vaso chiuso, secondo il metodo di cui alla norma I.P. 33, per liquidi aventi punto di infiammabilità non superiore ai 50° C; mediante l'apparecchio Pensky-Martens a vaso chiuso, secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-93, per 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. di D-92. In tale caso si intendono per liquidi infiammabili quelli il cui punto di infiammabilità non risulti superiore ai 66° C; per liquidi combustibili quelli che presentano punto di infiammabilità superiore a 66° C ma non superiore a 140° C.

3) Per gas compressi: quelli con temperatura critica inferiore a -10° C, trasportati allo stato gassoso sotto pressione;

4) Per gas liquefatti: quelli con temperatura critica uguale o superiore a -10° C, trasportati allo stato liquido sotto pressione;

5) Per gas liquefatti refrigerati:

a - quelli con temperatura critica inferiore a 10° C trasportati allo stato liquido refrigerati;

b - quelli con temperatura critica uguale o superiore a -10° C trasportati allo stato liquidi refrigerati;

6) Per gas disciolti sotto pressione: quelli trasportati in soluzione, in adotto solvente, sotto pressione. I gas come sopra definiti possono presentare anche caratteristiche di infiammabilità, velenosità e corrosività;

7) Per liquidi velenosi: quelli che per ingestione anche in quantità minima o per inalazione, o per contatto, producono alterazioni, disfunzioni o danni all'organismo umano o effetto letale;

8) Per liquidi corrosivi: quelli che hanno la proprietà di attaccare materiali metallici o di altro genere nonché di ledere tessuti organici;

9) Per locali o per spazi pericolosi:

a - Tutti i locali chiusi o parzialmente chiusi nei quali posso 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 vapore o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas velenosi;

c - I locali o spazi dove si possono verificare stillicidi di liquidi corrosivi o velenosi;

10) Per massima concentrazione ammissibile dei vapori o gas di un prodotto: la massima quantità di vapori o gas di un prodotto che, contenuta in un ambiente di lavoro, può essere tollerata dall'organismo umano per un periodo di otto ore continuative.

Essa è data dal rapporto tra il volume di vapori o gas e il volume dell'intero ambiente e si esprime in parti per milione;

11) Per limiti inferiori di esplosività: la massima quantità percentuale, espressa in volume di vapori o gas di un prodotto che, mescolata all'aria in pressione barometrica di 760 mmHg ed alla temperatura di 15° C, forma miscela esplosiva;

12) Per limite superiore di esplosività: la massima quantità percentuale, espressa in volume, di vapori o gas di un prodotto che, mescolato all'aria alla pressione barometrica di 760 mmHg ed alla temperatura di 15° C, forma miscela esplosiva;

13) Per spazi o locali degassificati: quelli per i quali il consulente chimico di porto, avendo accertato, mediante opportune determinazioni, l'assenza di gas infiammabile, esplosivo, tossico o comunque pericoloso, rilascia il certificato di non pericolosità;

14) Per spazi o locali bonificati: quelli per i quali il consulente chimico di porto, avendo accertato, mediante opportune determinazioni, l'assenza di sostanze solide, liquide, o comunque pericolose, rilascia il certificato di non pericolosità;

15) Per cisterne inertizzate: si intendono le cisterne del carico che presentano un contenuto, in volume di ossigeno, inferiore all'8% in conseguenza dell'immissione nella cisterna stessa di gas inerte alla pressione prevista di esercizio per quella cisterna;

16) Per Crude Oil Washing (C.O.W.): il sistema di lavaggio delle cisterne del carico di navi petrolifere con l'impiego dello stesso prodotto greggio trasportato;

- 17) Per consulente chimico di porto: uno dei consulenti iscritti nell'apposito registro di cui all'art. 68 del codice della Navigazione tenuto dal Capo del Compartimento Marittimo di Porto Empedocle ed autorizzato ad operare nel porto di Gela;
- 18) Per Autorità Marittima: l'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela.

ART. 3

(Deroghe e facoltà dell'Autorità Marittima)

Eventuali deroghe alle norme del presente regolamento, in casi specifici e per fondati circostanziati motivi, potranno essere concesse, sentite anche, ove ritenuto opportuno, il Comando Provinciale VV.FF., il Genio Civile OO.MM. ed il consulente chimico, dal Comandante del Porto di Gela.

ART. 4

(Domanda di approdo)

L'armatore o l'agente marittimo raccomandatario di una nave cisterna in arrivo deve presentare all'Autorità Marittima con almeno 24 ore di anticipo, sulla data di previsto arrivo della nave, la domanda di approdo, in duplice esemplare, conforme al mod. A allegato al presente Regolamento.

I dati non ancora noti al momento della presentazione della domanda di approdo devono essere forniti dal comandante della nave RT o RTF e, ove ciò non sia possibile, al momento dell'arrivo della nave in rada.

ART. 5

(Condizioni necessarie minime che devono essere osservate
da talune navi cisterna che entrano nei porti del
Circondario Marittimo di Gela o che ne escano)

1) Le navi cisterna adibite al trasporto di petrolio, gas e prodotti chimici, aventi stazza lorda uguale o superiore a 1.600 tonnellate, totalmente o parzialmente cariche, comprese quelle vuote ma non ancora degassificate, che entrino nei porti compresi nella giurisdizione di questo Circondario Marittimo o che ne escano, ferma restando l'osservanza degli altri articoli contenuti nel presente regolamento, debbono ottemperare alle prescrizioni indicate nei seguenti punti;

2) Le navi cui al precedente punto, prima di entrare nelle acque territoriali adiacenti il porto di Gela devono:

a - comunicare, utilizzando il VHF o tramite tele, le seguenti informazioni:

- Nome e nominativo internazionale della nave;
- Nazionalità della nave lunghezza e pescaggio;
- Porto di destinazione ed ora prevista di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio;
- Natura generica del carico e suo quantitativo;

- In caso di trasporto di prodotti chimici alla rinfusa, comunicare se la nave possiede un certificato di idoneità conforme al codice dell'OMCI 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 comunicare se la nave possiede un certificato di idoneità conforme al codice dell'OMCI per la costruzione e l'attrezzatura di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa;

- Segnalare l'eventuale esistenza di insufficienza o incidenti capaci di diminuire la normale e sicura manovrabilità della nave, pregiudicare la sicurezza e fluidità della circolazione o costituire un pericolo per l'ambiente marino e le zone adiacenti.

b) - compilare fedelmente ed accuratamente la lista di controllo allegata al presente regolamento (Allegato "B") e metterla a disposizione del pilota che si reca a bordo, per l'ormeggio e, se richiesto, per raggiungere l'ancoraggio, per sua informazione, consegnandola all'arrivo, controfirmata dal pilota, all'Autorità Marittima. Qualora dalla lista di controlli, risulti l'esistenza di manchevolezze che possano pregiudicare la sicurezza della Navigazione dell'unità o costituire un pericolo, il pilota deve informare immediatamente l'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela.

3) Le navi di cui ai precedenti punti, quando navigano nelle acque territoriali adiacenti ai porti di accesso o di partenza ricadenti nell'ambito di questo Circondario Marittimo, devono,:

- Informare l'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela di qualsiasi manchevolezza o incidente che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione o costituire un pericolo per l'ambiente marino e le zone adiacenti;

- Stabilire al più presto un collegamento VHF direttamente con la stazione radio di questo Comando o con la stazione costiera PT, mantenendo tale collegamento;
- Servizi del pilota, anche al di fuori dei limiti previsti dal regolamento di Pilotaggio vigente, in caso di nebbia o di scarsa visibilità e comunque quando la natura del carico e/o le condizioni della navigazione lo rendano consigliabile.

ART. 6

(Dichiarazione del comandante all'arrivo della nave e lista di controllo)

Le operazioni di carico, scarico e trasbordo delle merci di cui al primo comma dell'art. 1 non possono avere inizio prima che il Comandante o un Ufficiale da lui incaricato, abbia presentato all'Autorità Marittima una dichiarazione in duplice copia (Allegato "C") attestante che le sistemazioni e le dotazioni di bordo concernenti le operazioni da compiere e le attrezzature dei servizi di sicurezza per la nave ed il pronto soccorso delle persone, si trovano in condizioni di piena efficienza e pronte all'impiego.

Il nulla osta alle operazioni, con l'indicazione delle eventuali prescrizioni, è apposto dall'Autorità Marittima, sulla dichiarazione di cui al precedente comma. Copia della medesima viene consegnata al Comandante della nave per essere esibita a richiesta di qualsiasi Autorità interessata.

Inoltre, prima dell'inizio delle operazioni di caricazione o scarica, il Comandante della nave ed il rappresentante del ricevitore o caricatore devono redigere, ciascuno per la parte di rispettiva competenza, un elenco di controllo (Allegato "D") in duplice copia, dal quale si rilevi in dettaglio l'avvenuta verifica di tutte le sistemazioni di carico, di sicurezza e di emergenza e le loro condizioni di efficienza. L'elenco di controllo verrà conservato dal Comando di bordo e dal rappresentante del ricevitore o caricatore per tutta la permanenza della nave all'accosto, per qualsiasi verifica che l'Autorità Marittima ritenesse opportuno effettuare.

La dichiarazione di cui al primo comma, al fine di non compromettere l'utilizzo commerciale della nave con periodi di forzata inattività determinata dai tempi necessari all'espletamento delle pratiche amministrative di rilascio del nulla osta alle operazioni presso l'Autorità Marittima, potrà essere fatta pervenire anche telegraficamente prima dell'arrivo della nave (Allegato "C bis"). In tal caso l'Autorità Marittima, a richiesta dell'agente marittimo raccomandatario, rilascerà preliminarmente il nulla osta alle operazioni (Allegato "C ter") che dovrà essere consegnato al Comandante della nave, il quale, solo dopo aver ricevuto il nulla osta, potrà iniziare le operazioni commerciali a condizioni che non vi siano verificati caricazioni rispetto a quanto dichiarato telegraficamente.

ART. 7

(Vigilanza dell'Autorità Marittima)

L'Ufficio Circondariale Marittimo vigila sulle operazioni indicate all'art. 1 e stabilisce con proprie ordinanze oltre quelle indicate nei successivi articoli tutte le altre modalità che si rendessero necessarie in occasione di particolari circostanze udito il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. ed il conseguente Chimico di Porto.

CAPITOLO II

NORME GENERALI DI SICUREZZA SPECIFICHE PER I POSTI DI ORMEGGIO

ART. 8

(Posti di ormeggio)

Le operazioni di caricazione e di scarica delle navi di cui al I° comma dell'art. 1 e lo sbarco delle acque di zavorra provenienti dalle navi cisterna che hanno trasportato dette merci debbono esclusivamente effettuarsi agli accosti operativi del porto isola sottoindicati.

Per l'assegnazione dell'accosto alle navi cisterna dirette agli ormeggi della Società ENICHEM di regola verrà seguito l'ordine del loro arrivo in rada. Tuttavia la Società ENICHEM, per proprie esigenze commerciali, potrà concordare un diverso ordine di accosto purché venga notificata all'Autorità Marittima, tramite l'agenzia della nave con sufficiente anticipo.

I posti di ormeggio del porto isola di Gela destinati alla caricazione ed alla scarica dei prodotti di cui al precedente art. 1 sono i seguenti:

Campo boe (n° 1 ormeggio) per greggio ed olio combustibile;

Diga (n° 6 ormeggi)

accosto n° 1	per greggio, olio combustibile, gasolio ed aromatici;
accosto n° 2	per greggio, olio combustibile, gasolio aromatici e virgin nafta;
accosto n° 3 e 4	per benzina, virgin nafta, gasolio ed olio combustibile;
accosto n° 5 e 6	per gas di petrolio liquefatto ed aromatici;

Pontiletto alla progressiva 1300 metri (n° 2 ormeggi)

accosto nord e sud	per dicloroetano, atilonitrile, soda caustica, ammoniaca, glicole, etilene, benzina, gasolio, aromatici, acido solforico, fertilizzante liquido e fok;
--------------------	--

Le suddette destinazione possono essere modificate solo in forza di un provvedimento dell'Autorità Marittima sentito il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

ART. 9

(Illuminazione dei posti di ormeggio)

I posti di ormeggio destinati alle operazioni di carico e scarico e sosta ai pontili, diga e campo boe delle navi di cui al I° comma dell'art. 1, devono essere, in permanenza, efficientemente illuminati.

Durante l'operazione in ore notturne l'illuminazione deve essere adeguata alle esigenze ed assicurata con impianti conformi alle norme di sicurezza vigenti ed in modo da poter individuare eventuali inquinamenti.

Il tipo di illuminazione, l'ubicazione e l'intensità delle sorgenti luminose devono essere preventivamente approvate e rispondenti alle vigenti Leggi in materia.

In caso di insufficiente illuminazione i Comandi di bordo ed i caricatori o ricevitori dovranno sospendere le operazioni dando immediata comunicazione all'Autorità Marittima che disporrà, se del caso, il potenziamento dei punti di luce esistenti o la messa in opera di nuovi punti luce; nel caso la società ricevatrice non potesse ovviare all'inconveniente sopracitato con mezzi adeguati, l'Autorità Marittima potrà evitare la scarica nelle ore notturne.

ART. 10

(Dotazioni e misure di sicurezza ai posti di ormeggio)

I ricevitori ed i caricatori dei prodotti di cui all'art. 1 devono mantenere in perfetta efficienza gli impianti e le installazioni a terra curando in particolare che lo stato di manutenzione e pulizia sia tale da non creare alcun impedimento alla sicura esecuzione delle operazioni commerciali.

Gli accosti operativi devono essere dotati delle sistemazioni dei mezzi (oleodotti, manichette flessibili o altri dispositivi di analogo impiego, parabordi, boe, briccole, segnalamenti marittimi, ecc.) necessari per il normale svolgimento delle operazioni, nonché di adeguate attrezzature di sicurezza per l'immediato intervento in caso di emergenza antincendio, antinfortunistica ed antinquinamento. In particolare è necessario:

- 1) Predisporre nei punti di allacciamento per gli sbocchi terminali degli oleodotti con le manichette, l'innesto di un efficiente manometro tarato per un carico di pressione almeno doppio di quello normale di esercizio;
- 2) Dotare i posti di ormeggio al pontileto, di uno scalandrone costruito in materiale antiscintilla per il collegamento pontile-nave;
- 3) Assicurarci che siano in atto le disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento delle acque da idrocarburi in conformità a quanto stabilito dall'ordinanza n° 22/85 in data 07.11.85;
- 4) Predisporre un piano di emergenza e di primo intervento che dovrà essere sottoposto preventivamente all'approvazione dell'Autorità Marittima per il caso di incidenti e sinistri (quali incendi, scoppi, spandimenti). Detto piano deve prevedere la costituzione di una squadra antincendio pronta ad intervenire durante le operazioni di carico e scarico. Una copia del piano di emergenza deve essere presentata all'Autorità Marittima ed una al Comando Provinciale dei vigili del Fuoco.

ART. 11

(Apparecchi telefonici e cartelli)

Gli accosti operativi devono essere collegati a mezzo di telefoni interni e, possibilmente, di radiotelefoni, con la direzione dello stabilimento petrolifero e con le stazioni di pompaggio. Tutte le dotazioni degli accosti operativi devono essere inizialmente collaudate nelle forme di legge e mantenute in costante stato di efficienza.

E' fatto obbligo alla Società ENICHEM di installare, a proprie spese, apparecchi telefonici in punti adatti in corrispondenza dello sbocco dei rispettivi oleodotti. In prossimità degli apparecchi devono essere esposte tabelle con i numeri dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela, dei Vigili del Fuoco, dei Carabinieri, del Commissariato di P.S., dell'Ospedale Civile e dei Servizi Portuali.

E' fatto obbligo alla raffineria suddetta di tenere bene in vista, appositi cartelli con la scritta ben visibile "VIETATO FUMARE PERICOLO DI INCENDIO".

I pontili inoltre devono essere provvisti di idonei apparati radio portatili in VHF per il collegamento con l'Autorità Marittima, i Servizi Portuali ed il bordo della nave.

ART. 12

(Accessi agli approdi - Misure di sorveglianza)

Ai terminali marini destinati all'ormeggio delle navi indicate nell'art. 1, ed a bordo delle stesse possono accedere soltanto le persone ed i veicoli autorizzati dall'Autorità Marittima.

Non è richiesta autorizzazione dell'Autorità Marittima per il personale ed i mezzi delle Società concessionarie che tuttavia hanno l'obbligo di limitare al massimo tali accessi consentendoli ai mezzi in sicurezza ed al personale opportunamente istruito circa la pericolosità delle zone e gli accorgimenti da adottare per evitare inconvenienti che possano compromettere la sicurezza delle persone, delle navi e degli approdi.

La Società ENICHEM deve assicurare, durante la permanenza di navi agli accosti, e, comunque, nel corso dell'effettuazione di operazioni di qualsiasi genere ai pontili, un servizio ininterrotto di guardia alla radice del pontileto ed alla Diga per impedire l'accesso ed il transito a persone non autorizzate e per fare osservare a chiunque le prescrizioni antincendio e di sicurezza.

I barcaioli che espletano il servizio di barchettaggio devono accertare che le persone da trasportare (fatta eccezione per quanto stabilito al secondo paragrafo del presente articolo), ai terminali marini, siano muniti dell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima.

CAPITOLO III

NORME DI SICUREZZA SPECIFICHE PER LE NAVI

ART. 13

(Segnalamenti)

Le navi di cui all'art. 1 in rada oppure in porto, devono tenere a riva:

- *durante le ore diurne: una bandiera rossa (lettere B del C.I.S.);
- *durante le ore notturne: un fanale a luce rossa visibile per tutto il giro dell'orizzonte per un raggio di due miglia.

ART. 14

(Cartelli indicatori)

Durante la sosta ai pontili o in rada tutte le navi cisterna devono tenere esposti, ben visibili, nei punti più frequentati della nave e in quelli interessati da specifici divieti o prescrizioni appositi avvisi indicanti:

- 1) il divieto assoluto di fumare e di usare fiamme libere;
- 2) il divieto di accesso a bordo alle persone non autorizzate;
- 3) quali porte devono essere tenute chiuse durante le operazioni;
- 4) le precauzioni di adottare prima di entrare nei compartimenti che di regola non sono tenuti aperti (es. cofferdams);
- 5) il divieto di accesso nei locali pompe senza permesso dell'Ufficiale responsabile;
- 6) quali sono i locali in cui è consentito fumare.

ART. 15

(Mezzi di sfuggita della nave)

per tutta la durata della sosta in porto, rada o terminali in mare le navi cisterna devono sistemare fuori bordo oltre lo scalandrone anche una scaletta a tarozzi per l'abbandono di emergenza della nave.

Entrambi detti mezzi di sfuggita devono avere i requisiti prescritti dalla normativa in materia, devono essere vigilate dal guardiano o membro dell'equipaggio e durante le ore notturne o in caso di scarsa visibilità devono essere ben illuminate, con luce di sicurezza. Non sono ammesse lampade portatili a tal fine.

ART. 16

(Divieto di fumare o di usare fiamme libere)

E' fatto assoluto divieto di fumare o di accendere fiamme libere su tutta la nave (alloggi compresi) fatta eccezione per i locali espressamente citati ed autorizzati dal comando di bordo.

E' ammesso fumare nei locali chiusi destinati ad alloggio quando non è in corso alcuna delle seguenti operazioni:

- *imbarco o sbarco di liquidi infiammabili;
- *zavorramento dopo aver scaricato liquidi infiammabili;
- *trasferimento dei liquidi infiammabili da una tanca all'altra;
- *degassificazione;
- *caricazione di liquido combustibile in una tanca non degassificata o quando la sua temperatura supera il suo punto di infiammabilità.

ART. 17

(Fiammiferi, accendisigari e simili)

E' proibito portare addosso fiammiferi, accendisigari o altri congegni che possano produrre scintille, nei seguenti locali:

- *tanche del carico e di zavorra;
- *locali pompe;
- *locali sottocastello;
- *depositi del ponte di coperta;
- *su tutti i ponti esterni;

- *sala carpentiere e deposito pittura;
- *deposito manichette per il carico;
- *gavone di poppa e di prua

Negli altri locali è permesso portare solo fiammiferi di sicurezza.

L'uso di scarpe chiodate o ferrate è proibito per qualsiasi luogo della nave.

ART. 18

(Combustione spontanea)

Al fine di evitare casi di combustione spontanea, i materiali assorbenti eventualmente esistenti a bordo in colli, balle o sciolti (come teli per usi vari, fiocchi o cascami di cotone, canapa, stoppa, ecc.) non possono essere stivati o depositati nelle vicinanze di depositi di oli, pitture, ecc. o dei compartimenti del carico.

Tali materiali, se sono bagnati, devono essere asciugati e puliti prima di essere sistemati in deposito. Se inzuppati d'olio devono essere puliti o distrutti.

ART. 19

(Navi operanti al campo boe)

Tutte le navi che operano al campo boe della rada di Gela, nelle ore notturne, devono essere provviste, durante le operazioni di caricazione o scarica, di idonei riflettori ubicati in modo da illuminare con luce intensa tutta la zona circostante la nave e, in modo particolare, il punto di caricazione o scarica.

ART. 20

(Ormeggio, disormeggio e manovre)

Le navi di cui al primo comma dell'art. 1 devono raggiungere i posti di ormeggio nell'ora indicata dal caricatore o dal ricevitore del carico e previo nulla osta dell'Autorità Marittima, in modo da procedere all'immediato inizio delle operazioni commerciali.

Tutte le navi di portata lorda superiore alle 3.000 tonnellate che manovrano per recarsi all'ormeggio ai terminali petroliferi della diga foranea o per il relativo disormeggio devono avvalersi della prestazione obbligatoria di almeno un rimorchiatore.

Resta tuttavia in facoltà dell'Autorità Marittima di disporre, di volta in volta, per particolari necessità di manovra ovvero in linea generale per classi di navi, l'impiego obbligatorio di più rimorchiatori, qualora se ne ravvisasse la necessità, nell'interesse della sicurezza portuale.

Le manovre di tonteggio, ormeggio e disormeggio o di spostamento devono essere eseguite con cavi di fibra vegetale o sintetica. L'impiego di cavi di acciaio è consentito purché essi siano avvolti su vericelli e passino per passacavi orientabili e purché siano muniti alla estremità di penzolo di fibra vegetale per la manovra da parte degli ormeggiatori.

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

Paglietti devono essere fissati ai passacavi ed alle altre parti della nave soggette a sfregamento. I cavi di acciaio comunque non devono mai incrociarsi con altri cavi.

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 rapidamente la catena per occhio.

si dovrà, comunque, accertare, per quanto sia possibile, di dar fondo alle ancore.

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, l'Autorità Marittima può consentire il carico, lo scarico o la sosta solo ove sia assicurata l'esistenza alle navi da parte di rimorchiatori.

Per specificare e motivate esigenze di sicurezza, l'Ufficio Circondariale di Gela 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 movimenti di ormeggio e disormeggio durante le ore notturne.

Le disposizioni del 4° e 6° capoverso del presente articolo non si applicano alle navi che trasportano come merci pericolose alla rinfusa soltanto le seguenti:

- *liquidi combustibili;
- *liquidi corrosivi non infiammabili;
- *gas non infiammabili.

Nel caso della presenza di gas non infiammabili, ma velenosi si applicano le disposizioni del 6° capoverso.

ART. 21

(Reti parascintille - soffiatori di fuligine)

Tutte le navi di cui all'art. 1 dirette al porto isola di Gela, dovranno tenere in opera, ai fumaioli dell'apparato motore delle cucine ed ai tubi di scarico, apposite reti metalliche con maglie di grandezza tale da impedire l'uscita di scintille.

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

In porto inoltre, è proibito usare i soffiatori di fuligine dei fumaioli e dei tubi di scarico in genere.

Dovrà essere evitata in modo assoluto la sfuggita di nafta incombusta dai bruciatori.

ART. 22

(Cavi per rimorchio di emergenza)

Durante la permanenza all'ormeggio, a cura del Comandante della nave, dovranno essere sistemati due cavi per il rimorchio di emergenza, uno d'acciaio e uno di fibra vegetale o sintetica, a prora ed a poppa, dati volta alle bitte di bordo e con le gasse "appennellate" fuori bordo. I predetti cavi devono ogni momento raggiungere il pelo dell'acqua per cui dovranno essere tenuti sotto controllo e governati opportunamente ad ogni variazione di assetto della nave.

Per le navi di stazza lorda inferiore o uguale a 10.000 tonnellate è consentita la sistemazione a prora di soli due cavi di emergenza, aventi le caratteristiche ed i requisiti di cui al comma precedente.

ART. 23

(Equipaggio)

Durante la permanenza in porto, rada o presso i terminali petroliferi delle navi di cui al I° comma dell'art. 1 deve essere assicurata la presenza continua a bordo del Comandante della nave o di un Ufficiale di coperta e di una aliquota dell'equipaggio sufficiente ad effettuare qualunque manovra di emergenza per la sicurezza della nave e dell'approdo. Tale aliquota non deve essere comunque inferiore ad un terzo dell'equipaggio.

ART. 24

(Arrivi e partenze in ore notturne)

In ore notturne, per motivi di sicurezza, non sono consentiti le manovre di ormeggio.

L'Autorità Marittima, sentita la Corporazione Piloti, potrà concedere deroga al sopracitato divieto in caso di giustificata eccezionale circostanza.

In ore notturne sono consentite le manovre di disormeggio.

ART. 25

(Divieto permanenza ormeggio)

E' vietato alle navi cisterna rimanere ormeggiate, per qualsiasi motivo diverso da quello delle operazioni commerciali, agli accosti petroliferi del porto e della rada di Gela.

Le navi cisterna aventi a bordo liquidi infiammabili, liquidi combustibili, gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione, nonché altri liquidi pericolosi e le navi cisterna vuote ma non degassificate, non appena ultimate le operazioni relative alla scarica o alla carica, compreso lo zavorramento, debbono immediatamente lasciare l'ormeggio trasferendosi, eventualmente, in rada aperta in attesa di espletare le formalità di partenza.

ART. 26

(Accesso delle persone a bordo delle navi cisterna)

Fermo restando il principio che durante le operazioni di accesso a bordo di altre persone che non siano quelle addette alla degassificazione o ai servizi indispensabili di bordo, l'accesso sulle navi cisterna è disciplinato dalle norme seguenti:

- a) a bordo delle navi cisterna possono salire soltanto le persone dell'equipaggio e quelle autorizzate all'accesso in porto dal Ministero della Marina Mercantile o dall'Autorità Marittima;
- b) il rilascio dell'autorizzazione all'accesso a bordo del personale di Pubblica Amministrazione per l'esercizio di specifiche funzioni, è regolato dall'Autorità Marittima di intesa con le Amministrazioni stesse;
- c) E' vietato l'accesso alle persone in stato di ubriachezza. In caso queste dovranno essere accompagnate a bordo dagli Agenti della Forza Pubblica e consegnati al Comando della nave che dovrà adottare particolari precauzioni e curare la loro custodia in cabina.

A mente delle circolari emanate dal Ministero della Marina Mercantile è consentito, dietro richiesta scritta del Comandante della nave, l'accesso a bordo delle mogli e dei figli di membri dell'equipaggio.

Rimane naturalmente confermato che l'accesso e la permanenza a bordo di navi cisterna deve avvenire e protrarsi per il tempo strettamente necessario all'espletamento della propria attività lavorativa che deve giustificare l'accesso e la permanenza stessa.

In ogni caso il Comando di Bordo deve assicurarsi che le persone autorizzate ad accedere sulla nave osservino le prescrizioni antincendio, antinfortunistiche e di sicurezza vigenti.

ART. 27

(Precauzioni per prevenire e fronteggiare eventuali emergenze)

Il Comandante di bordo per prevenire e fronteggiare eventuali emergenze deve curare che:

- 1) Sia osservato, giusto quanto prescritto all'art. 16, il divieto di fumare o di accendere fiamme libere, di utilizzare radio portatili e torce illuminanti che non siano del tipo antideflagrante, fatta eccezione per quei locali specificatamente indicati ed autorizzati dal Comando di bordo. Apposti avvisi devono ricordare tale divieto;
- 2) Nessuno a bordo rechi con sé, giusto quanto prescritto all'articolo 17, fiammiferi, accendisigari od altri congegni o materiali che possano produrre scintille, ivi comprese le calzature chiodate. E' consentito portare fiammiferi di sicurezza solamente nell'alloggio equipaggio e nei locali non compresi fra quelli vietati di cui al precedente art. 17;
- 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 comunque rimossi e raccolti in appositi recipienti chiusi ed opportunamente sistemati in zona di sicurezza;
- 5) Non sia arbitrariamente modificato o manomesso l'impianto elettrico;
- 6) Non si faccia uso, per le porte di accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali, salvo che non venga depositata doppia chiave nella custodia di emergenza della nave;
- 7) Per gli addetti alla manipolazione delle merci pericolose siano disponibili mezzi protettivi collettivi ed individuali e materiali di pronto soccorso adeguati alle caratteristiche della merce, in relazione alle vigenti disposizioni antinfortunistiche.

La prescrizione di cui al punto 2 non si applica alle navi che trasportano come merci pericolose alla rinfusa le seguenti:

- *Gas non infiammabili;
- *Liquidi velenosi non infiammabili;
- *Corrosivi non infiammabili.

ART. 28
(Servizi di sorveglianza)

Tutte le navi, subito dopo l'arrivo, sia in rada che all'ormeggio, devono ammainare lo scalandrone per favorire l'accesso a bordo delle persone autorizzate.

I comandi di bordo devono assicurare un servizio ininterrotto di guardia agli scalandroni per impedire l'accesso a bordo di persone non autorizzate e devono comunque curare che le persone estranee all'equipaggio autorizzate ad accedere a bordo osservino le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche.

Previa autorizzazione dell'Autorità Marittima il servizio di guardia agli scalandroni delle può essere disimpegnato da altro personale qualificato, in sostituzione del personale dell'equipaggio.

Durante le operazioni di degassificazione e durante l'effettuazione di lavori per i quali è richiesta l'autorizzazione dell'Autorità Marittima è rigorosamente vietato l'accesso a bordo di persone estranee all'equipaggio o all'esecuzione dei lavori.

ART. 29
(Accosto ormeggio e sosta accanto alle
navi di cui al primo comma dell'articolo 1)

Nei porti, rade ed ancoraggi del Circondario Marittimo di Gela è assolutamente vietata la navigazione, la sosta, la pesca e la balneazione ad una distanza inferiore a metri 200 dalle navi alla fonda, di cui al primo comma dell'art. 1.

le navi che entrino ed escano dal porto di Gela devono manovrare a velocità ridotta e transitare a non meno di 200 metri dalle navi alla fonda.

Le navi ed i galleggianti autorizzati dall'Autorità Marittima quando hanno necessità di accostarsi o ormeggiarsi o sostare accanto alle navi indicate al primo comma dell'art. 1 devono:

a - spegnere ogni fiamma;

b - porre idonee reti parascintille ai fumaioli 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 della sosta, efficienti parabordi di fibra vegetale equivalente.

Ove ragioni di sicurezza lo rendano necessario l'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela, nei casi previsti dal precedente comma può ordinare la sospensione delle operazioni di carico, scarico, degassificazione e zavorramento.

CAPITOLO IV
**CRITERI GENERALI DI SICUREZZA DURANTE LE
OPERAZIONI DI CARICO SCARICO E ZAVORRAMENTO**

ART. 30
(Prontezza d'uso dei mezzi antincendio)

Le attrezzature fisse e mobili antincendio delle quali il Pontile e la nave dispongono, comprese le pompe principali e di emergenza, devono essere tenute in perfetto stato di efficienza e pronte all'uso immediato durante le operazioni di caricaione, scarica, degassificazione e zavorramento.

Le manichette antincendio del ponte devono essere munite di boccalini speciali, attaccate agli idranti e distese in coperta.

A bordo la pressione nel collettore antincendio deve essere assicurata da almeno una motopompa o da una presa di acqua a terra.

Il Comandante della nave o altro Ufficiale responsabile delle operazioni deve subito rendersi conto del tipo e caratteristiche delle attrezzature antincendio di cui dispone il posto di ormeggio.

Nel caso che detti impianti in tutto o in parte fossero inefficienti per qualsiasi causa, il comandante della nave o la Società ENICHEM, a seconda se sono interessati i mezzi antincendio di terra o di bordo, hanno l'obbligo di sospendere le operazioni di caricaione e di scarica informando immediatamente l'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela.

La Società ENICHEM dovrà provvedere affinché ai propri pontili vengano osservati i seguenti obblighi:

- a - dovrà essere lasciato spazio sufficiente per il deposito ed il maneggio delle manichette flessibili e degli altri mezzi antincendio;
- b - dovrà essere lasciato sempre ampio spazio libero per combattere eventuali incendi garantendo, altresì, costantemente la possibilità di raggiungere i mezzi antincendio da impiegare;
- c - dovranno essere tenute in prossimità di ogni posto di ormeggio n° 2 asce da utilizzare per l'eventuale taglio degli ormeggi;
- d - dovrà essere, di volta in volta, dal proprio personale tecnico, accertato che il collegamento tra le tubazioni delle navi ormeggiate alle banchine e le testate delle tubazioni a terra venga effettuato solo dopo che le tubazioni stesse siano state messe elettricamente a terra mediante apposite installazioni. Del pari, i diversi elementi di manichette flessibili devono essere analogamente collegate elettricamente tra loro e con la presa a terra.

I mezzi antincendio e le attrezzature di sicurezza devono essere descritti in apposita monografia, copia della quale unitamente alle disposizioni interne per i casi di emergenza, deve essere a portata di mano del personale addetto alle operazioni dei pontili e del personale di vigilanza.

ART. 31

(Cucine di bordo)

E' vietato l'uso dei fornelli di cucina e di qualsiasi utensile per la preparazione a caldo dei cibi e vivande quando:

- 1) il Comandante della nave ritenga che esista un potenziale rischio determinato dalla presenza di gas infiammabili che possano essere convogliati nei locali equipaggio e cucina;
- 2) sono in corso operazioni di carica e scarica di liquidi infiammabili attraverso le condotte poppiere del carico, nel caso di locali cucine a poppa.

Negli altri casi l'Ufficiale responsabile del carico dovrà sempre accertarsi se detti fuochi possano essere usati con ragionevole sicurezza durante le operazioni di carica e scarica.

Le prescrizioni del presente articolo non si applicano nel caso di impiego di apparecchi riscaldati da vapore o da elementi elettrici immersi.

ART. 32

(Condizionatori d'aria)

Prima di iniziare la carica di prodotti petroliferi e durante la carica stessa, gli aspiratori dei condizionatori d'aria devono essere regolati in modo da impedire l'ingresso di gas nei locali interni.

Appena si sospetti l'ingresso di gas nei locali interni il condizionamento dell'aria deve essere immediatamente fermato e gli aspiratori interrotti e coperti.

E' vietato l'uso di condizionatori d'aria a finestra alimentati con motori elettrici ed equipaggiati con interruttori ed altri dispositivi capaci di produrre scintille che possano provocare combustione di gas infiammabili fatti passare attraverso di essi.

ART. 33

(Navi adibite al trasporto di gas liquidi velenosi
e liquidi corrosivi)

Per le navi adibite al trasporto delle merci di cui al primo comma dell'art. 1, lettera c), d), ed e), particolari cautele devono essere adottate per il controllo della 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 prescritte 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 liquidi velenosi o corrosivi, è consentito soltanto al personale che indossa indumenti protettivi adeguati alla natura della merce e sia 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. 34
(Protezione catodica)

Durante lo zavorramento di cisterne con protezione catodica devono essere adottate tutte le misure per prevenire la formazione di miscele esplosive dovute alla presenza di idrogeno nelle cisterne stesse.

Tali misure devono sempre comprendere:

- *la continua ventilazione delle cisterne;
- *il loro completo zavorramento a tappo;
- *le valvole di sfogo di gas devono essere lasciate aperte se vi è il collettore, in posizione di automatico se esiste un tubo di sfogo di gas indipendente per ogni cisterna;
- *quando la cisterna è accessibile, devono essere eseguiti frequenti controlli a tutti gli anodi onde accertare che non siano né danneggiati né staccati dal loro attacco;
- *in prossimità di boccaportelli o di altre aperture di cisterne, anche se protette o zavorrate, si dovrà evitare di eseguire, lavori a caldo con l'impiego di utensili che producano scintille o fiamme libere, anche se la nave è considerata degassificata;
- *è da tenere presente che non tutti i tipi di esplosimetri sono in grado di rilevare la concentrazione di idrogeno.

ART. 35
(Precauzioni per evitare scariche elettriche
durante le operazioni di scarico e carico)

I singoli elementi costituenti il servizio di carico e scarico della nave (contenitori, macchinari, tubolature e relativi accessori, ecc.) devono essere elettricamente continui tra loro e connessi con la struttura metallica dello scafo. Il collegamento delle tubolature della nave con le tubazioni di terra per il carico e scarico di merci infiammabili, o che possano formare miscela esplosiva con l'aria, deve essere effettuato soltanto dopo l'esecuzione delle operazioni precisate nel presente articolo.

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

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

Il collegamento elettrico della nave alla 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 alle norme tecniche vigenti in rapporto al luogo in cui è installato. Esso deve far capo ad un estremo ad una efficace presa di terra e al terminale delle tubazioni di terra mediante cavi in rame protetti contro gli agenti corrosivi e meccanici, di sezione utile non inferiore a cento millimetri quadrati, e all'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 cento millimetri quadrati e di lunghezza tale da prevenire 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 e sconnessione del cavo di massa a terra 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 o alle tubazioni 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 quarto e quinto comma del presente articolo non si applicano qualora l'estremità terminale dei liquidotti o gasdotti degli impianti di terra o dei terminali a mare, sia munita di diaframma dielettrico atto a evitare il passaggio di correnti elettriche.

Nessun oggetto metallico o conduttore, per esempio recipienti per i campioni del carico, sonde o termometri, deve essere calato nelle cisterne durante la caricazione, la scarica e durante la circolazione del carico.

I campionamenti e le misure potranno essere effettuati, con le dovute cautele, e con le idonee apparecchiature, almeno 30 minuti dopo l'effettuazione di dette operazioni.

All'inizio della caricazione la velocità di flusso deve essere mantenuta notevolmente al di sotto dei valori normali.

E' proibito caricare nelle cisterne liquidi infiammabili o prodotti volatili per caduta dall'alto, attraverso i portelli.

I prodotti combustibili (quando siano a temperatura superiore al loro punto di infiammabilità) possono essere caricati dall'alto solo se le tanche sono degassificate e purché sia evitata la contaminazione con prodotti volatili.

E' proibito caricare l'acqua dall'alto di una tanca che abbia contenuto prodotti volatili fino a quando la tanca non sia stata prosciugata e degassificata.

Nelle tanche dove sia presente del vapore è proibito introdurre qualsiasi dispositivo di lavaggio o altri corpi conduttori di elettricità, anche collegati a massa.

E' proibito impiegare aria compressa per la pulizia delle manichette o bracci di carico ad eccezione di quelli impiegati per il travaso di olii combustibili.

Al fine di ridurre al minimo l'accumulazione di corrente elettrostatica nei serbatoi a terra all'inizio della scarica di prodotti volatili puliti, la velocità di pompaggio deve essere mantenuta bassa fino a quando il personale a terra non abbia comunicato che l'acqua delle condutture è stata tutta espulsa.

ART. 36

(Precauzioni in caso di cattive condizioni meteorologiche)

Qualora per particolari condizioni atmosferiche con assoluta calma di vento si profili la possibilità di una persistenza sul ponte di vapori o gas infiammabili, in grandi concentrazioni, è fatto obbligo di sospendere le operazioni di carico, di scarico, di zavorramento, di degassificazione (ove consentito) e di pulizia delle tanche.

Durante i temporali, accompagnati da scariche elettriche, debbono parimente essere sospese tutte le suddette operazioni e provvedere subito alla chiusura di tutte le aperture delle tanche e delle valvole del carico di bordo e di terra.

ART. 37

(Misure da adottare in caso di pericolo)

Chiunque si accorga che una nave cisterna non si trova più in condizioni di sicurezza deve immediatamente informare il Comandante della nave stessa e la direzione dello stabilimento dello stato di pericolo per i primi immediati provvedimenti.

I Comandanti delle navi cisterna e le direzioni delle aziende petrolifere interessate sono obbligati ad informare immediatamente l'Autorità Marittima di qualunque circostanza che intervenga a modificare il normale svolgimento delle operazioni di caricazione o scarica; e parimenti, di qualunque fatto che, indipendentemente dall'andamento delle operazioni sopra indicate, possa comunque arrecare pregiudizio alla sicurezza delle navi e degli accosti operativi.

In caso di pericolo per la sicurezza della nave, dell'approdo o del porto l'Autorità Marittima può ordinare la sospensione delle operazioni di caricazione e/o scarica, degassificazione o zavorramento oppure l'allontanamento delle navi dal posto di ormeggio.

Nell'eventualità di incendio, scoppio o altra emergenza, oltre al Comandante del Porto, deve essere subito informato il Comando dei Vigili del Fuoco.

In tale circostanza i Comandanti delle navi devono fare i regolamentari segnali acustici ed ottici.

ART. 38

(Imbarco e sbarco di materiali metallici pesanti e voluminosi)

Sulle navi di cui all'art. 1 l'imbarco o lo sbarco di materiali metallici pesanti e voluminosi dovranno essere autorizzati dall'Autorità Marittima.

In linea di massima, e salvo motivate eccezionali circostanze che verranno motivate di volta in volta, gli imbarchi e sbarchi di cui al primo comma non potranno essere effettuati durante l'effettuazione delle operazioni commerciali. Non potrà in ogni caso essere autorizzata la movimentazione durante l'effettuazione di operazioni commerciali di liquidi infiammabili.

ART. 39

(Operazioni di carico e scarico e relative misure di controllo e di sicurezza)

Le manovre a terra relative alle operazioni di carico e scarico e della nave ed i collegamenti alla medesima devono essere effettuati dal 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 cisterna e a terra da un tecnico della raffineria ENICHEM.

Nel caso di avarie ed anomalie che compromettano la funzionalità dell'impianto o la regolarità delle operazioni, queste devono essere interrotte senza indugio e deve essere data immediata notizia all'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela.

A tal fine gli accosti operativi devono essere muniti di un sistema di allerta per l'interruzione del funzionamento delle pompe.

La scarica dei prodotti petroliferi e loro derivati dovrà essere effettuata con la rapidità massima consentita dalle pompe di bordo mantenendo una pressione di esercizio compatibile con le strutture del pontile e comunque entro i limiti di sicurezza fissati dalla Commissione di cui all'art. 48 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione o dal Comandante del Porto di Gela.

Il personale ai pontili del porto isola deve mantenersi in contatto con il personale responsabile dello stabilimento per tutto quanto attiene la manovra e sicurezza degli impianti e loro collegamenti tra pontili e stabilimento.

Durante le operazioni di carica e scarica ai pontili industriali a bordo della nave dovrà essere costantemente mantenuto, in coperta, nelle vicinanze dei bracci o delle manichette, un membro dell'equipaggio per il collegamento con il personale del pontile per eventuali manovre di emergenza.

Un Ufficiale responsabile ed un Sottufficiale che abbiano perfetta conoscenza del sistema di carica, delle valvole e degli sfioratoi d'aria della nave, debbono essere sempre presenti e vigilare sulle operazioni di carica, di scarica e di buncheraggio.

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela deve essere informato da parte del Comandante della nave e dal personale del pontile delle eventuali interruzioni di operazioni di carica e scarica e dei motivi che li hanno determinati.

L'Ufficio Circondariale Marittimo, valutati i motivi, potrà disporre, per motivi di sicurezza, l'allontanamento della nave dal pontile.

ART. 40

(Precauzione per i locali pompe)

Un efficace ed efficiente ventilazione deve essere sempre mantenuta nei locali pompe del carico al fine di rimuovere la presenza dei vapori infiammabili.

Deve essere evitato l'accumularsi di prodotti petroliferi nelle sentine del locale pompe, le quali devono essere tenute sempre asciutte.

Tutti i pressatrecce devono essere a perfetta tenuta e devono essere ispezionati prima che abbiano inizio le operazioni di carico e scarico e di zavorramento e, con opportuna frequenza, durante le operazioni.

ART. 41

(Boccaportelli del carico - Tubi di sonda)

Tutti i boccaportelli del carico, i fori di lavaggio compresi quelli delle tanche non interessate alle operazioni, devono stare chiusi durante le operazioni di carica e scarica di prodotti infiammabili, a meno che non siano muniti di retine antifuoco in buone condizioni di efficienza e perfettamente sistemate.

ART. 42

(Ispezioni preliminari - Elenco di controllo)

Prima di iniziare le operazioni di caricazione e di scarica l'Ufficiale responsabile deve accertarsi che siano state adottate tutte le misure di sicurezza ed in particolare le seguenti:

- *l'equipaggio sia stato informato dell'inizio delle operazioni;
- *i segnali di pericolo ed i cartelli indicatori di speciali prescrizioni e divieti siano stati disposti nei punti stabiliti;
- *le attrezzature antincendio siano preparate e pronte all'uso;
- *nessuna persona non autorizzata sia presente a bordo;
- *siano osservati i divieti di usare fiamme libere;
- *nessun lavoro non autorizzato sia stato intrapreso;
- *sia vietato fumare a bordo, ad eccezione dei locali dove ciò è espressamente consentito dal Comandante della nave;
- *le porte ed i portellini che devono restare chiusi, lo siano effettivamente: le maniche a vento attraverso le quali è possibile che avvenga la penetrazione di gas nei locali alloggi siano opportunamente orientate e sistemate;
- *tutti i portellini delle cisterne, i fori di lavaggio e le aperture di ispezione e misurazione (eccetto quelle da usare inizialmente) siano tenuti chiusi;
- *tutte le condotte di carico che non devono essere usate siano chiuse con flange cieche e siano parimenti chiuse le valvole di entrata;
- *tutte le condotte di carico da usare siano regolarmente sistemate;
- *le valvole a mare e gli scarichi fuori bordo relativi al travaso del carico e del buncheraggio siano chiusi;
- *gli ombrinali siano toppati;
- *i cavi di rimorchio di emergenza siano attestati alle bitte di bordo;
- *nessun natante non autorizzato si trovi nelle vicinanze della nave.

In particolare l'Ufficiale di bordo responsabile ed il responsabile del pontile dovranno redigere e sottoscrivere, prima dell'inizio delle operazioni, l'elenco di controllo (Allegato D) di cui all'art. 6.

ART. 43

(Accorgimenti per il contenimento dei colaggi di liquidi pericolosi)

Il Comando di bordo ed il personale dei pontili sono tenuti ad osservare le norme prescritte dall'Ordinanza n° 22/85 del 07.11.85, sulla prevenzione degli inquinamenti del mare da idrocarburi.

In particolare dovranno:

- 1) non utilizzare manichette o bracci che siano o si sospettino in non perfette condizioni o non adatte all'impiego;
- 2) osservare le norme per l'impiego e lo svuotamento delle manichette e dei bracci di cui all'allegato E (manichette) ed E bis (bracci metallici);
- 3) ordinare l'immediata sospensione delle operazioni qualora si verifichino perdite attraverso le connessioni delle manichette o bracci, finché non siano stati eliminati gli inconvenienti e la zona non sia stata completamente bonificata.

In ogni caso, durante le operazioni di carico e scarico, devono essere predisposte, a cura del Comando di bordo sulla nave e della Società ENICHEM sui pontili, apposite "ghiotte", o altre attrezzature idonee alla raccolta ed alla eliminazione di eventuali stallicidi o colaggi dalle tubazioni e dalle connessioni delle manichette, sulla nave, in mare, e sui pontili.

Non sono ammesse operazioni di carico e scarico se non attraverso manichette o bracci sistemati su sostegni o sistemi approvati dall'Autorità Marittima.

ART. 44

(Carico e scarico contemporanei di merci
diverse in e da una stessa nave)

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

- *le navi e gli approdi dispongono di adeguate attrezzature per effettuare contemporaneamente il carico oppure lo scarico delle diverse merci;
- *le pompe, le tubolature, il valvolame ed i relativi accessori per il movimento di ogni singola merce, tra i serbatoi, cisterne, o casse della nave ed i depositi di terra, siano indipendenti tra di loro in modo da evitare ogni possibilità di commistione di merci diverse; in particolare deve essere evitato che tubazioni adibite al carico e scarico attraversino casse o cisterne quando in queste siano contenute merci la cui commistione con le merci convogliate in detti tubi possa determinare reazioni pericolose;
- *eventuali collegamenti tra le tubolature e le pompe che servano per il carico oppure lo scarico di merci diverse siano intercettate mediante flangie cieche;
- *le manovre necessarie per le operazioni di carico oppure di scarico siano dirette, a bordo, da un Ufficiale appositamente incaricato e, a terra, da un tecnico responsabile, coadiuvati da un numero di operatori adeguato ai dispositivi degli impianti esistenti a bordo e a terra.

ART. 45

(Carico e scarico mediante travaso)

La discarica diretta da navi cisterna a veicoli terrestri cisterna o la caricazione inversa dai suddetti mezzi di trasporto su navi cisterna dei prodotti di cui all'articolo 1 possono essere autorizzati, dietro apposita istanza in bollo in duplice copia, dal Comandante di Porto, sentiti il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco, l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. ed il consulente chimico del porto, sempre che tali operazioni accertate buone condizioni di prevenzione e difesa a condizione che vengano adottate misure seguenti.

La zona di approdo deve rispondere ai seguenti requisiti:

- a) essere ubicata in posizione adeguata in relazione al traffico portuale;
- b) avere estensione tale da assicurare l'agevole e sicura manovra dei veicoli; permettere l'eventuale intervento e l'agibilità dei mezzi dei VV.FF., nonché di 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'articolo 1 lettera a);
- c) essere lontana da eventuali depositi di merci pericolose;
- d) essere recintata durante le operazioni di travaso, al fine di vietare l'accesso di altri veicoli o di persone non adatte a tali operazioni;
- e) essere illuminata come prescritto all'articolo 9.

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

La discarica 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 liquidi infiammabili;
- *a mezzo di elettropompa o di motopompa, per i liquidi non infiammabili;
- *con il sistema "montaliquidi" 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'articolo 1, lettera a), con punto di infiammabilità inferiore a 21° C, e per merci di cui all'articolo 1, lettera c), le operazioni di caricazione e discarica debbono essere eseguite a ciclo chiuso tra la nave ed il veicolo stradale. Nel caso che il tipo di veicolo non consente per le merci di cui all'articolo 1, lettera a) l'effettuazione del travaso a ciclo chiuso, l'operazione sarà autorizzata a condizione possano essere osservate le disposizioni di cui al precedente comma 3, lettera b). Per le merci indicate all'articolo 1, lettera d) ed e), le operazioni di caricazione e discarica devono 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 Marimercant protocollo 340364 del 31 Marzo 1970 e successive modificazioni ed integrazioni - prescrivono che le

operazioni di carica e scarica sia a bordo della nave che a terra vi deve essere una persona pronta a chiudere le valvole di intercettazione.

Per la carica e scarica dei gas di cui all'articolo 1 la manichetta deve essere dotata alle due estremità di una valvola a rapida chiusura.

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

- a) ad escludere la carica da veicoli che presentino perdite dal serbatoio;
- b) a bloccare i veicoli stradali e quelli ferroviari mediante il freno di stazionamento oppure, per quanto concerne i veicoli ferroviari, a mezzo di scarpe fermacarri o altro mezzo idoneo;
- c) a prevedere adeguate misure per il pronto allontanamento dei veicoli in caso di necessità;
- d) salvo il caso in cui si tratti di liquidi combustibili di cui all'articolo 1, lettera b), ad accertarsi della presenza dei VV.FF. adeguatamente attrezzati in relazione alle caratteristiche di pericolosità delle merci da travasare;

e) nei riguardi delle merci infiammabili deve essere altresì provveduto:

- *a collegare elettricamente a terra la nave secondo le modalità indicate all'articolo 25;

- *a collegare elettricamente a terra il veicolo stradale;

- *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 carica e scarica:

- a) l'impianto idrico antincendio della nave deve essere tenuto sotto pressione e almeno due manichette, munite di boccalini ed 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 carica o scarica;
- b) 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'articolo 59 delle "Norme provvisorie" citate. Anche il personale addetto alle operazioni a terra deve essere munito delle anzidette dotazioni antinfortunistiche;
- c) i conducenti dei veicoli cisterna debbono permanere sul posto;
- d) nella zona recintata non 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 sui veicoli in cui si verifichino perdite di 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 delle operazioni di travaso ed il personale di terra siano stati istruiti in merito alla pericolosità delle merci da manipolare ed altri interventi che debbono eseguire nei casi di emergenza;
- b) i conducenti dei veicoli cisterna siano in possesso delle istruzioni scritte di cui all'articolo 371 del Regolamento stradale.

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

- a) sia specializzato nel maneggio dei prodotti e dipendente o incaricato della ditta produttrice o dalla destinataria della merce 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. 09.01.1927, n° 147, nel caso di travaso di gas tossici.

Debbono essere osservate, qualora applicabili, tutte le altre disposizioni contenute nel presente Regolamento.

ART. 46

(Carica di benzina e gasolio al pontile)

La caricazione di prodotto da autobotte a tronchetto di linea e quindi a nave ormeggiata al pontile ubicato alla progressiva 1300 metri del pontile principale del porto isola, potrà avvenire con l'osservanza delle norme di cui all'art. 45 e con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

- 1) le operazioni di travaso, tenuto conto della loro eccezionalità e provvisorietà dovranno effettuarsi in condizioni meteo-marine favorevoli ed in ore diurne, con l'assistenza per tutta la durata dell'operazione, del personale dipendente dalla Guardia ai Fuochi e, in caso di indisponibilità del predetto personale, per carenza numerica o perché impegnato in altro consimile servizio, a mezzo di personale dipendente dal Comando Prov.le dei VV.FF. di Caltanissetta;
- 2) entro il raggio di mt. 200 (duecento) dei punti in cui ha luogo il travaso e cioè punto autocisterna e punto nave cisterna, non devono, per tutta la durata e fino a 30 (trenta) minuti dopo la fine di esso, essere in opera fiamme libere di qualsiasi natura;
- 3) le operazioni di travaso dovranno essere effettuate a ciclo chiuso. Nel caso il tipo di autoveicolo non consentisse l'effettuazione del travaso a ciclo chiuso dovranno essere attuate tutte quelle misure necessarie a consentire una sicura dispersione dei vapori nella atmosfera;
- 4) la zona di travaso dovrà essere convenientemente transennata, onde delimitare l'area di pericolosità, esponendo a nord e a sud della stessa apposite bandierine rosse;
- 5) nel caso si verifichi spandimento di liquidi a bordo o sulla banchina, l'operazione dovrà essere sospesa fino a nuovo ordine;
- 6) prima di collegare la manichetta flessibile che dalla tubazione porta il prodotto alla nave, deve provvedersi a collegare, mediante idoneo conduttore elettrico, lo scafo della nave con presa di terra. Tale conduttore potrà essere rimosso soltanto dopo che sia stato operato il distacco della manichetta flessibile con la presa d'imbarco del natante;
- 7) durante il travaso di prodotto, il servizio antincendio di bordo dovrà essere in condizioni di assoluta efficienza e predisposto per ogni necessità di intervento, sotto la personale responsabilità del Comando della nave interessata;
- 8) le operazioni devono effettuarsi il più celermente possibile sotto la continua sorveglianza di persone responsabili, sia a terra che a bordo, sulle quali incombe l'obbligo di assicurare di comune intesa a ciascuna per le parti di comune competenza, l'osservanza delle norme tecniche e delle misure di sicurezza atte a garantire il regolare svolgimento dell'operazione ed ad evitare l'insorgere di pericoli d'incendio e di inquinamento delle acque;
- 9) al termine del travaso deve essere evitato che il distacco delle manichette flessibili colleganti l'autobotte alla tubazione e questa alla nave, comporti versamento di prodotto; l'operazione di travaso è consentita soltanto sui natanti che poggiando uniformemente la murata alle briccole non urtino contro la piattaforma fissa.

ART. 47

(Servizio di sorveglianza antincendio
ed antinquinamento a bordo e a terra)

- 1) Su tutte le navi cisterna ormeggiate ai terminali petroliferi e su quelle di qualsiasi genere alla fonda in rada che svolgono operazioni di buncheraggio o comunque operazioni pericolose, oltre al personale di servizio di sicurezza della nave (un terzo dell'equipaggio con personale di guardia allo scalandrone), deve essere permanentemente mantenuto a bordo un servizio di vigilanza e prevenzione, ai fini antincendio ed antinquinamento, a mezzo di personale della Società concessionaria del servizio integrativo antincendio nel numero e con le modalità di cui all'ordinanza n° 08/85 in data 02.05.1985;
- 2) le società concessionarie dei terminali petroliferi sono tenute anche:
 - a) apposito proprio personale tecnico, sotto la direzione di un capo servizio responsabile, si trovi costantemente sui pontili durante le operazioni di movimentazione dei prodotti pericolosi o la scarica di acqua di zavorra pronto ad intervenire per sospendere le operazioni qualora si verifichino avarie, spandimento o emergenze di qualsiasi natura agli impianti di propria pertinenza o sulle navi;
 - b) all'atto dell'ormeggio e fino al disormeggio delle navi cisterna destinate alla caricazione di prodotti di cui all'art. 1, venga preventivamente mantenuto a terra sui pontili in prossimità degli impianti antincendio di ogni accosto, un nucleo dei VV.FF. di pronto intervento, composto da personale specializzato, ritenuto idoneo dall'Autorità Marittima, direttamente dipendente dalle Società petrolifere o dalle Società concessionarie del servizio integrativo antincendio, Il nucleo deve essere costituito da un vigile per ogni nave cisterna ormeggiata e da un capo turno coordinatore del servizio;

c) il controllo delle operazioni di movimentazione dei prodotti pericolosi di cui al punto a) e la sorveglianza antincendio cui al punto b) potranno essere assicurate da una stessa persona.

ART. 48

(Sospensione delle operazioni e segnalazioni di emergenza)

I Comandanti delle navi, in caso di avaria o anomalia che compromettano la funzionalità degli impianti o la regolarità delle operazioni, devono sospendere, senza indugi, le operazioni stesse e darne immediata notizia all'Autorità Marittima.

I Comandanti delle navi hanno l'obbligo di informare tempestivamente l'Autorità Marittima ed il capo turno in servizio ai pontili della Società ENICHEM delle sospensioni prolungate delle operazioni di carico e scarico, degli incidenti, nonché di qualsiasi evento interessante sicurezza della nave, delle persone e dell'approdo.

Analogo obbligo hanno tutti coloro che vengano a conoscenza di circostanze tali da compromettere la sicurezza della nave cisterna o della zona di cui la nave è ormeggiata.

Manifestandosi un principio di incendio a bordo e a terra, la Società petrolifera o i Comandanti delle navi dovranno immediatamente informare del fatto l'Autorità Marittima ed i Vigili del fuoco.

nello stesso tempo la nave cisterna interessata all'evento dovrà:

*Di giorno: Emettere i prescritti segnali acustici e chiamare con VHF il Circomare Gela sul Canale 16 - dalle ore 08:00 alle ore 20:00;

*Di notte: Emettere i predetti segnali acustici e chiamare con il VHF i Piloti sul canale 12 e 16.

Una tabella con i numeri telefonici dell'Autorità Marittima e dei Vigili del Fuoco deve essere affissa, a cura della società Concessionaria di posti operativi, in prossimità degli apparecchi telefonici e radiotelefonici in dotazione.

ART. 49

(Operazione di allibo)

Le operazioni di allibo in rada delle unità di cui all'art. 1 possono essere effettuate, soltanto se autorizzate dall'Autorità Marittima, nei punti della stessa assegnati, secondo le disposizioni di cui all'Ordinanza n° 31/84 in data 10.12.1984 di questo Ufficio.

CAPITOLO V

**RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILE ALLE NAVI DI QUALSIASI TIPO A MEZZO BETTOLINA
AUTOBOTTE E CON DISTRIBUTORI AUTOMATICI**

ART. 50

(Disposizioni generali)

Nel porto e nella rada di Gela le operazioni di rifornimento di combustibili ed olii lubrificanti possono essere effettuati:

a - alle navi all'ancora in rada a mezzo bettolina;

b - alle navi ormeggiate ai pontili petroliferi a mezzo oleodotto proveniente da raffineria e da depositi allo scopo autorizzati;

c - alle navi ormeggiate al pontile principale a mezzo autobotte.

ART. 51

(Autorizzazioni al buncheraggio)

Nel porto e nella rada di Gela è vietato effettuare operazioni di buncheraggio senza l'autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela.

La richiesta di autorizzazione deve essere avanzata congiuntamente al Comando del porto dalla ditta fornitrice del combustibile e dal Comandante della nave con sufficiente anticipo di tempo rispetto all'ora di

previsto inizio dell'operazione e dovrà indicare il nome della nave, il carico esistente a bordo, la qualità e la quantità del prodotto da fornire, la località nella quale il buncheraggio deve compiersi, la data e l'ora del previsto inizio delle operazioni nonché la prevista durata delle stesse. (Allegato F)

L'Autorità Marittima rilascerà apposita autorizzazione come da allegato G.

ART. 52

(Buncheraggio alle navi cisterna ormeggiate
ai pontili petroliferi o alla fonda in rada)

E' vietato il rifornimento di olii combustibili alle navi cisterna:

- a) intende a caricare o scaricare liquidi infiammabili;
- b) intende ad effettuare lavaggio o pulizie di tanche;
- c) non degassificate ed intende ad effettuare zavorramento.

Le operazioni di rifornimento di olii combustibili a mezzo navi o galleggianti possono essere effettuate solo dalle imprese titolari di apposita concessione assentita dal Capo del Compartimento Marittimo di Porto Empedocle e con l'impiego delle navi o galleggianti espressamente indicati nei singoli atti di concessione.

Nessuna autorizzazione è richiesta per effettuare rifornimento di olii combustibili a navi cisterna a mezzo impianti fissi della Società petrolifera, fermo restando le precauzioni previste dal presente regolamento in ordine alla caricazione e scarica di prodotti petroliferi

ART. 53

(Prescrizioni da osservare per il bunkeraggio a mezzo autobotte)

Il bunkeraggio a mezzo autobotte, da effettuarsi esclusivamente all'accosto prescritto, è consentito con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

- a) - le autobotti e gli eventuali rimorchi devono entrare in porto uno alla volta e solo quando la nave è pronta a ricevere il rifornimento;
- b) - devono essere all'uopo impiegate manichette flessibili in condizioni di perfetta efficienza, di adeguata lunghezza e con innesti a perfetta tenuta stagna e debitamente collaudate. Ove si verifichi spandimento di liquidi a bordo o sulla banchina, l'operazione deve essere sospesa fino a nuovo ordine;
- c) - tutti i fuochi di bordo con fumaioli o scarichi sprovvisti di reti metalliche, ivi comprese quelle delle cucine, siano spenti prima di iniziare il rifornimento e non vengano accesi per tutta la durata di esso;
- d) - in caso di temporali con scariche atmosferiche il rifornimento non abbia luogo e, se già iniziato, venga sospeso e l'autobotte con l'eventuale rimorchio vengano parcheggiati in località isolata;
- e) - nel corso dell'operazione la nave tenga alzata ben visibile: di giorno la bandiera "B" (rossa) del codice Internazionale dei Segnali; di notte un fanale a luce rossa fissa visibile per tutto il giro dell'orizzonte;
- f) - per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed all'autobotte per un raggio di mt. 20, non vi siano né natanti né persone (escluse quelle impiegate per l'operazione);
- g) - nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la durata di esso, per un raggio di mt. 200, non vi siano in corso lavori con impiego di fiamma libera di qualsiasi natura;
- h) - nei pressi delle manichette flessibili impiegate per il rifornimento sia continuamente disponibile, per tutta la durata di esso, una scorta di n° 1 estintore a polvere della capacità di 100 litri;
- i) - in prossimità dell'autobotte vengano esposti uno o più cartelli con la scritta "VIETATO FUMARE";
- l) - disporre, per tutta la durata dell'operazione, il completo transennamento della zona circostante l'autobotte.
- m) - le tubazioni di carico abbiano caratteristiche tali da evitare eventuali rotture o perdite di liquido;
- n) - l'autobotte e le parti metalliche della pompa e delle relative tubazioni devono risultare efficacemente messe a terra;
- o) - l'operazione di buncheraggio deve essere effettuata con la sorveglianza del personale prescritto (n° 1 Guardia ai Fuochi a terra, n° 1 Guardia ai Fuochi a bordo della nave, se cisterna).

ART. 54

(Requisiti dell'autobotte che effettua il buncheraggio)

Le autobotti (motrici o rimorchi) devono essere rispondenti alle modalità costruttive delle norme dell'Associazione Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile e di quelle contenute nel D.M. 31.07.1934 e successive modificazioni, nonché essere munite di certificato di collaudo in corso di validità, rilasciato dall'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile.

In particolare, le autobotti destinate ad effettuare buncheraggio nel porto di Gela devono:

- a) - essere muniti di reti parascintille alla tubazione di scarico del motore;
- b) - essere dotate di paglietti vegetali da sistemare, ove necessario, sotto i giunti metallici delle manichette;
- c) - essere dotate di adeguata messa a terra per le cariche elettrostatiche;
- d) - essere dotate di pompa del tipo antideflagrante, qualora il rifornimento si effettui con l'impiego della pompa dell'autobotte;
- e) - essere dotati di apparecchi estintori di incendio, di sufficiente capacità, idonei a combattere l'eventuale incendio del carico e del veicolo.

ART. 55

(Sorveglianza)

Ferma restando la responsabilità del Comando di bordo e della ditta fornitrice per la rigorosa osservanza delle norme di prevenzione degli incendi, antinquinamento ed antinfortunistiche durante le operazioni di buncheraggio a bordo della nave è sempre richiesta la presenza di Guardie ai Fuochi, nel numero prescritto dall'Ordinanza n° 08/85 in data 02.05.1985, le quali dovranno essere munite del materiale necessario per assicurare il pronto intervento.

Per il buncheraggio a mezzo autobotte è sempre richiesta, inoltre, a terra, la presenza di una Guardia ai Fuochi.

ART. 56

(Prescrizioni di tempo)

Le operazioni di buncheraggio nel porto di Gela devono compiersi, di massima in ore diurne, e quando la nave non effettua il carico o scarico di merci, nonché sbarco o imbarco di passeggeri. Le operazioni potranno essere autorizzate dal Comando del porto anche in ore notturne, in caso di comprovata necessità.

ART. 57

(Operazioni di rifornimento a mezzo distributori automatici
installati in ambito portuale)

Sono esonerati dalla richiesta di autorizzazione di cui al precedente art. 50 i buncheraggi di piccole quantità, effettuati direttamente a mezzo di distributori automatici installati nell'ambito portuale.

Il distributore deve essere in regola con la certificazione di prevenzione incendi rilasciata dal Comando Provinciale Vigili del Fuoco.

I natanti che devono effettuare rifornimento di piccole quantità di benzina attraverso distributori, devono accostarsi con la massima cautela al punto stabilito ed, una volta attraccati, devono spegnere il motore.

Per disormeggiare tutti i natanti devono manovrare prudentemente e, prima di rimettere in moto i motori, i conducenti debbono accertare l'assenza di gas.

E' possibile effettuare il buncheraggio a mezzo distributori automatici nelle solo ore diurne, salvo casi eccezionali che devono essere autorizzati dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela.

Inoltre, durante l'operazione di buncheraggio, l'unità che intende rifornirsi non deve svolgere operazioni commerciali e deve essere impedito, dall'addetto all'impianto, l'accesso al pontile di accosto a tutte le persone estranee alle operazioni.

ART. 58

(Obblighi dell'addetto ai distributori e del capo barca al comando o motoscafista)

E' fatto obbligo agli addetti dei distributori automatici di carburante di impedire che persone si avvicinino ai distributori con sigarette accese o altri fuochi che possano compromettere la sicurezza delle operazioni. Ai predetti è fatto, altresì, l'obbligo di mettere il carburante, qualora trattasi di natanti a motore a benzina, soltanto ed esclusivamente negli appositi serbatoi. Pertanto è fatto assoluto divieto a tutti i natanti di tenere, sia quando ormeggiati in banchina sia in navigazione, recipienti contenenti benzina.

Agli addetti ai distributori automatici è fatto, altresì, assoluto divieto di scaricare in mare o spargere sulla banchina eventuali residui di carburante rimasto nelle manichette o accidentalmente caduto in banchina. Durante le operazioni di rifornimento è fatto obbligo al capobarca al comando o al motoscafista di tenere aperto il locale motore, di mantenere chiuso l'impianto elettrico di bordo, di vietare di fumare a chiunque trovasi a bordo, di tenere pronti all'uso gli estintori di dotazione e di inalberare bandiera rossa.

CAPITOLO VI

LAVORI A BORDO E A TERRA - DISARMO

ART. 59

(Generalità - domanda per lavori a bordo)

Nessun lavoro può essere iniziato sulle navi di cui all'art. 1 senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima; ugualmente dicasi per le navi di qualsiasi genere quando si trovino ormeggiate ai pontili ove si movimentano le merci di cui all'art. 1.

L'esecuzione dei lavori di cui al presente Capo deve intendersi sempre in rada; eventuali deroghe, per comprovati motivi urgenti ed eccezionali, potranno essere concesse dal Comandante del Porto sentita la Società concessionaria, il consulente chimico e, ove occorre, il Comando VV.FF. ed il R.I.Na.

Fermo restando il disposto del comma precedente, sulle navi cisterna per oli minerali e loro derivati è vietato effettuare lavori che immobilizzino la nave o che rendano inefficienti in tutto o in parte, anche temporaneamente, gli impianti e le sistemazioni antincendio previste dal Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Eventuali deroghe, per comprovati motivi urgenti ed eccezionali, possono essere concesse dall'Autorità Marittima, sentita, se del caso la Società concessionaria dei terminali, il consulente chimico del porto e, ove occorra, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

Per ottenere l'autorizzazione ai lavori il Comandante della nave è tenuto a presentare istanza in duplice copia, conforme all'allegato H. L'Autorità Marittima, esaminata la documentazione suddetta e sentito il consulente chimico del porto per il rilascio del certificato di non pericolosità o di libera da gas (allegato I) ed, ove occorra, il Comando Provinciale dei VV.FF., autorizza, se l'esito degli accertamenti risulta favorevole, l'esecuzione dei lavori.

I lavori debbono essere eseguiti con le cautele stabilite dall'Autorità Marittima, che saranno annotate in calce alla domanda, copia della quale è restituita al richiedente.

In ogni caso l'Autorità Marittima si riserva di ordinare la sospensione dei lavori per inosservanza delle norme particolari impartite o di quelle generali previste dal presente Regolamento.

Le ditte che assumono l'esecuzione dei lavori a bordo, in veste di impresa, con l'obbligo della direzione e della responsabilità dei lavori da compiere possono dare inizio ai lavori solo dopo aver preso conoscenza delle cautele prescritte dall'Autorità Marittima e dai periti, con firma del responsabile della ditta da apporre in calce all'autorizzazione.

Le officine, le ditte, le imprese e tutti coloro che hanno giustificato e comprovato motivo di inviare personale sulle navi di cui trattasi per lavori di qualsiasi genere, devono presentare un elenco nominativo, in triplice esemplare, del personale che deve recarsi a bordo, specificando per ognuno la qualifica e la prevista durata di permanenza a bordo. Gli elenchi devono essere firmati dal responsabile della ditta o dell'impresa e controfirmati dal Comandante della nave.

Una copia dell'elenco, vistata dall'Autorità Marittima è restituita al richiedente ed una copia consegnata al Comando della nave.

Il Comando di bordo ha l'obbligo di controllare che le persone che accedono a bordo siano quelle che figurano nell'elenco.

ART. 60

(Prescrizioni circa l'uso di apparecchi ed utensili ed accensione di fiamme libere a terra ed a bordo delle navi all'ormeggio o in rada)

Nei posti di ormeggio o in rada l'uso di apparecchi o utensili che possano provocare scintille ed altre sorgenti di ignizione o sviluppare calore è consentito qualora il tipo dell'apparecchio o dell'utensile sia stato riconosciuto appropriato alle caratteristiche di pericolosità della merce ed il loro impiego sia stato preventivamente autorizzato.

Sui pontili adibiti al traffico delle merci di cui alle lettere a), b), e se infiammabili c), d), e) del primo comma dell'articolo 1 è proibito fumare o accendere fiamme libere di qualsiasi tipo, tranne nei casi autorizzati dall'Autorità Marittima e con eventuali cautele dalla stessa prescritte.

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

Il presente articolo non si applica alle navi che trasportano le seguenti merci pericolose alla rinfusa:

- *gas non infiammabili;
- *liquidi velenosi non infiammabili;
- *liquidi corrosivi non infiammabili.

ART. 61

(Lavori a bordo di navi cisterna non degassificate e non bonificate)

Nel porto di Gela durante la sosta delle navi di cui al primo comma dell'art. 1, non degassificate e non bonificate, è di massima vietato eseguire lavori di riparazione e manutenzione con e senza uso di fiamma libera o di arco voltaico o di altri mezzi che possono sviluppare calore o generare scintille o altre sorgenti di ignizione salvo i casi di seguito specificati:

- 1) nei locali o spazi che abbiano contenuto liquidi o sostanze infiammabili o comunque pericolose ed impianti connessi, potrà essere autorizzata la esecuzione di lavori di ordinaria manutenzione e riparazione su domanda degli interessati (Allegato H) a condizione che i locali stessi e quelli adiacenti, anche in senso diagonale, siano stati preventivamente degassificati o bonificati e venga presentato all'Autorità Marittima apposito certificato di "libero di gas" o "non pericolosità", rilasciato dal consulente chimico di porto;
- 2) nei locali o spazi a poppavia dell'intercapedine poppiera e del locale pompe e che non interessino le paratie dei locali pericolosi, potrà essere autorizzata l'esecuzione di lavori di manutenzione e di riparazione su domanda degli interessati (Allegato H) previa presentazione di certificato di non pericolosità redatto dal consulente chimico di porto;
- 3) eventuali lavori che immobilizzino la nave (apparato motore, organi di propulsione e di governo) potranno essere autorizzati su domanda degli interessati (Allegato H) previa presentazione del certificato di non pericolosità rilasciato dal consulente chimico del porto e purché venga assicurata l'assistenza di uno o più rimorchiatori durante l'intera durata dei lavori a giudizio dell'Autorità Marittima;
- 4) i lavori di picchettaggio in coperta a fuori-bordo potranno essere eseguiti previa compilazione, su richiesta del Comando di bordo, del certificato di non pericolosità da parte del consulente chimico di porto e purché si faccia uso esclusivamente di attrezzi in materiale antiscintilla;
- 5) la discesa di persone al fine di eseguire lavori di pulizia o ispezione nei locali che abbiano contenuto liquidi infiammabili o comunque pericolosi è subordinata al preventivo rilascio di apposito certificato di non pericolosità da parte del consulente chimico di porto.

I lavori di cui sopra, di massima vietati durante la permanenza delle navi ai pontili, devono essere eseguiti secondo le modalità stabilite dall'Autorità Marittima, la quale può ordinare la sospensione, qualora accerti l'inosservanza delle prescrizioni da essa stabilite e di quelle contenute nella presente ordinanza, salvo l'applicazione delle sanzioni previste dall'art. 113.

Qualora la mancata effettuazione di lavori sia di grave pregiudizio per la sicurezza della nave o dell'approdo, l'Autorità Marittima può concedere deroghe alle prescrizioni di cui ai commi precedenti. In tale eventualità oltre alle prescrizioni del caso, potrà stabilire che il consulente chimico di porto presenzi ai lavori per tutto il tempo in cui sono impiegati la fiamma libera, l'arco voltaico o altri mezzi che possano sviluppare calore o generare scintille o altre sorgenti di ignizione.

ART. 62

(Lavori a bordo delle navi che hanno i residui dei prodotti)

petroliferi raccolti in apposito spazio)

Sulle navi che hanno residui di prodotti petroliferi raccolti in spazi per il carico oppure in spazio a ciò appositamente destinato, l'Autorità Marittima, sentito il Comando Provinciale dei VV.FF. ed il consulente chimico di porto, su domanda degli interessati, come da allegato H, autorizza i lavori da eseguire anche mediante l'impiego della fiamma libera, alle condizioni che verranno stabilite e purché i restanti spazi per il carico o altri spazi pericolosi siano stati preventivamente degassificati e bonificati.

Inoltre le tanche dove sono raccolti i residui (slops) devono essere riempite per almeno il 95% del loro volume geometrico ed in ogni altra tanca il volume dei residui petroliferi presenti non deve possibilmente superare il 30% del volume totale, il resto essendo rappresentato d'acqua. Dette tanche devono essere mantenute ermeticamente chiuse ed ogni tubolatura comunicante con altri spazi della nave deve essere intercettata mediante flangia cieca. L'unica comunicazione esterna deve essere costituita dalla tubolatura degli sfoghi dei gas che, se è in comune con quella degli altri spazi per il carico, deve essere intercettata in modo da evitare le comunicazioni con altri spazi.

E' vietato eseguire lavori che interessino le pareti, il cielo e il fondo del locale nel quale sono raccolti i residui, oppure che interessino le pareti, il cielo, il fondo e l'interno degli spazi per il carico, dei locali o depositi contigui, anche se diagonalmente, al predetto locale.

E' comunque vietato accendere fuochi o eseguire lavori all'aperto che sviluppino fiamme, scintille o calore, ad una distanza inferiore a metri 8 misurati dal punto più vicino del perimetro esterno del locale nel quale sono raccolti i residui e dalla proiezione sul piano di lavoro scoperto dello sbocco della tubolatura degli sfoghi gas. Tale sbocco deve essere situato ad una altezza sul piano di lavoro scoperto non inferiore a metri 9; gli eventuali riporti alle tubolature esistenti devono essere muniti alla loro estremità libera di un adatto sistema tagliafiamma. Per ogni metro o frazione di metro in meno di tale altezza la distanza minima deve essere aumentata di due metri.

Per tutto il tempo di cui si esegue il lavoro autorizzato o tengono fiamme libere o si sviluppano scintille e calore, boccaportelli del locale nel quale sono raccolti i residui devono essere abbondantemente irrorati con acqua a pioggia.

E' vietato in ogni caso eseguire lavori a caldo in tutte le cisterne o spazi adiacenti alla tanca dove sono depositati i residui.

Qualora, per esigenze derivanti dalla struttura della nave, alcune disposizioni del presente articolo non siano applicabili, l'Autorità Marittima, udito il consulente chimico del porto ed eventualmente il Comando Provinciale dei VV.FF., può dispensare dalla loro applicazione, purché non sia compromessa la sicurezza delle persone, della nave e del porto.

ART. 63

(Lavori a bordo di navi degassificate e bonificate)

L'Autorità Marittima, esaminato l'esito degli accertamenti del consulente chimico del porto, sulla scorta dei certificati dallo stesso rilasciati, può autorizzare l'esecuzione di lavori a bordo di navi degassificate e bonificate.

Prima dell'inizio di tali lavori, tutti i locali della nave interessati, devono essere tenuti aperti e ventilati per almeno 24 ore dalla ultimazione della degassificazione.

Le aperture devono essere protette da apposite reticelle metalliche in modo da impedire il passaggio di materiali atti a provocare eventuali combustioni o scintille.

E' assolutamente vietato introdurre nelle tanche, per arearle, ventilatori muniti di motori di qualsiasi tipo. La durata dell'autorizzazione non può superare le 48 ore di validità, dopo di che il perito deve ripetere gli accertamenti in base all'esito dei quali può essere prorogata la validità dell'autorizzazione stessa.

Quando dopo le prime 48 ore si riscontrasse ancora presenza di gas, l'operazione di degassificazione deve essere ripetuta integralmente.

ART. 64

(Lavori ai pontili - Generalità)

Le Società concessionarie dei terminali petroliferi per effettuare lavori alle proprie installazioni a mare, sia a caldo che a freddo, a mezzo di proprio personale o a mezzo di ditte assuntrici, devono avanzare

I lavori devono essere eseguiti con le cautele stabilite dall'Autorità Marittima che saranno annotate in calce alla domanda, copia della quale è restituita alla società richiedente. Nell'esecuzione dei lavori dovranno essere osservate le norme del presente Regolamento.

(Lavori con fiamma libera al pontiletto)

6) durante lo svolgimento di lavori deve essere presente personale idoneo ad effettuare un primo intervento in caso di fuoriuscita di fluidi infiammabili e/o di conseguente incendio.

(Lavori con fiamma libera alla Diga Foranea)

" " " C mt. 20

6) durante lo svolgimento di lavori a fuoco deve essere presente personale idoneo ad effettuare un primo intervento in caso di fuoriuscita di fluidi infiammabili e/o di conseguenti incendi.

ART. 67

(Lavori con fiamma libera al Pontile Principale)

I lavori con uso di fiamma libera al Pontile Principale potranno essere effettuati con l'osservanza delle sottoindicate misure di sicurezza:

- 1) Prima dell'inizio e durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere effettuate prove di controllo di esplosività della zona circostante;
- 2) dovranno essere protetti con schermi o coperte di amianto eventuali fonti di fuoriuscita di prodotti infiammabili (accoppiamenti flangiati, valvole etc.) che potrebbero essere interessate da scorie incandescenti;
- 3) non dovranno essere presenti nelle vicinanze prodotti infiammabili e/o combustibili a cielo aperto;
- 4) durante lo svolgimento di lavori a fuoco deve essere presente personale idoneo ad effettuare un primo intervento in caso di fuoriuscita di fluidi infiammabili e/o di conseguenti incendi.

ART. 68

(Disarmo)

Il disarmo di navi in genere e di navi cisterna in particolare nell'ambito del Porto Isola di Gela non è consentito.

CAPITOLO VII

NORME DI MASSIMA PER L'USO DELLA FIAMMA OSSIDRICA E DELLA SALDATURA ELETTRICA.

ART. 69

(Norme generali)

L'uso delle miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica e della saldatura elettrica negli approdi del Circondario Marittimo di Gela ed in genere sul demanio marittimo di giurisdizione è regolato dalle norme del presente capo. Si dovranno inoltre osservare le cautele che venissero, di volta in volta, disposte dall'Autorità Marittima che si riserva di avvalersi, a spese dei richiedenti, dell'opera di tecnici di sua fiducia, per accertamenti, controlli e vigilanza.

E' vietato in ogni caso l'uso di ossigeno elettrolitico.

ART. 70

(Materiali combustibili in prossimità dei punti di lavoro)

Fermo restando quanto prescritto in precedenza, prima di iniziare lavori con fiamma ossidrica o ossiacetilenica o con saldatura elettrica deve essere accertato, sia a cura del Comando di bordo sia della Ditta imprenditrice, che nella zona circostante non si trovino materiali combustibili (merci, materiali o strutture di bordo infiammabili, vapori di benzina o residui di materiali combustibili) che possono produrre o alimentare eventuali principi di incendio.

Se tali materiali esistono, devono essere rimossi o, in caso di impossibilità, protetti con adatti schermi ignifughi.

ART. 71

(Mezzi antincendio)

L'obbligo di disporre, nella zona dei lavori, mezzi antincendio (estintori, sabbia, recipienti di acqua, manichette etc.) ed il relativo personale addestrato, compete:

- a) sulle navi: al Comando di bordo;
- b) sul Demanio marittimo: al richiedente l'autorizzazione.

Qualora i mezzi ed il personale non fossero giudicati sufficientemente idonei, l'autorizzazione può essere negata o sospesa.

All'impresa, a colui che dirige di persona i lavori, al capo operaio, ferme restando le responsabilità del richiedente e del Comandante della nave, compete l'obbligo, oltre che dell'osservanza delle presenti norme, di adottare tutte le cautele per prevenire ogni eventualità di incendi, infortunio o sinistro in genere, e di adoperarsi con prontezza e decisione per reprimere qualsiasi accenno di pericolo.

Qualunque persona che dovesse constatare trascuratezza o deficienze dovrà farne immediata denuncia, anche telefonica all'Autorità Marittima.

Nei locali in cui si lavora, in prossimità degli apparecchi impiegati, devono essere tenuti a disposizione, per eventuali incendi, una sufficiente quantità di sabbia, e/o estintori chimici ed una manichetta pronta all'uso.

L'operatore deve avere a portata di mano un bugliolo contenente acqua per spegnere la miccia del cannello al termine di ogni lavoro, e per raccogliervi chiodi o spezzoni roventi.

Una protezione a mezzo di ghiotta di lamiera deve, in ogni caso, essere collocata sotto ed in prossimità del cannello della fiamma per depositarvi le scorie incandescenti; ciò anche quando trattasi di lavori interessati le strutture esterne della nave, ad evitare le scorie incandescenti possano raggiungere galleggianti affiancati sotto il bordo o sostanze infiammabili eventualmente esistenti nei locali coperti.

Terminato il lavoro il Comandante della nave deve accertarsi che nel locale di lavoro e nei locali attigui non vi siano residui di materiale che possono provocare incendi

ART. 72

(Collaudo delle apparecchiature)

Gli apparecchi destinati alla esecuzione dei lavori di cui ai precedenti articoli devono essere muniti di certificato di collaudo e mantenuti sempre nelle condizioni prescritte.

Le condutture di gomma devono essere di materiale resistente e rinforzate internamente da una spirale di ferro.

ART. 73

(Sorveglianza sulle bombole)

E' proibito lasciare, sia di giorno che di notte, bombole piene senza adeguata sorveglianza.

Qualunque fiamma, comunque protetta, deve trovarsi a più di 10 metri dalle bombole.

ART. 74

(Valvola idraulica nell'impiego della fiamma ossiacetilenica)

Per l'impiego della fiamma ossiacetilenica è obbligatorio l'uso della valvola tagliafiamma, munita di rubinetto di intercettazione del gas.

La valvola deve essere di costruzione atta a neutralizzare qualsiasi ritorno nella condotta del gas e deve essere collocata ad almeno 10 metri dal cannello di acetilene.

ART. 75

(Uso delle bombole di acetilene e di ossigeno)

Le bombole di acetilene disciolto e di ossigeno devono essere tenute sempre all'aperto ed al riparo dei raggi del sole senza le valvole di presa che deve essere applicata e mantenuta esclusivamente durante l'uso.

La rimozione delle bombole deve avvenire usando la massima cautela. Possibilmente le bombole cariche devono avere posizione verticale.

Le bombole che non siano in funzione devono avere sempre il cappellotto avvitato, specie durante il trasporto.

E' vietato ingrassare le valvole di presa e tenere stracci e materiali combustibili in vicinanza delle bombole.

E' proibito avvicinarsi ai cannelli delle bombole a chi non è addetto al loro funzionamento.

Le micce per l'accensione dei cannelli, durante l'interruzione del lavoro o ad ultimazione di esso, devono essere spente.

ART. 76

(Distintivi esterni delle bombole)

Le ogive delle bombole devono essere così dipinte:

- *in bianco quelle delle bombole di ossigeno;
- *in rosso quelle delle bombole di idrogeno;
- *in verde quelle delle bombole di acetilene.

ART. 77

(Precauzioni da osservare durante il lavoro)

Durante il lavoro è vietato avvicinarsi ai cannelli per non addetti.

Le miccie da usarsi per l'accensione dei cannelli debbono essere sistemate in modo da non creare pericolo d'incendi e, a lavoro interrotto od ultimato, debbono essere spente. Per tal motivo l'operatore deve avere a portata di mano un bugliolo di acqua nel quale raccogliere anche chiodi e spezzoni roventi.

In caso d'incendio è necessario allontanare al più presto il carburo, l'ossigeno ed il gasogeno.

Nel caso di lavori a bordo di navi che abbiano trasportato materie grasse od infiammabili deve darsene specificata notizia nella domanda.

E' vietato porre bombole in locali in tutto od in parte chiusi.

Per le rubinetterie sono consigliabili quelle di ghisa; per quelle di ottone la percentuale di rame non deve superare il 70%.

Non potranno usarsi fiamme ossiacetileniche, ossidriche od elettriche fuori bordo senza un conveniente isolamento dalle altre navi o galleggianti vicini.

Il carburo di calcio dovrà essere conservato in depositi a terra, in barili di ferro originali sempre chiusi, in locali areati privi di umidità e di cavi elettrici.

Le scorte non devono superare le necessità di impiego del lavoro giornaliero.

Il personale addetto ai lavori di saldatura, elettrica o con fiamma, deve essere fornito di guanti isolanti, di schermi di protezione per il viso e, quando necessario, di pedane o di calzature isolanti.

ART. 78

(Norme particolari per la saldatura elettrica)

Oltre alla osservanza delle norme di cui ai precedenti articoli, in quanto applicabili, nel lavoro con la saldatura elettrica devono essere tenute presenti ed osservate le seguenti norme cautelari:

- a) è vietato a bordo l'uso di gruppi statici a corrente alternata;
- b) è permesso l'uso, anche a bordo, di gruppi rotativi alimentati a corrente alternata, purché la corrente venga dal gruppo stesso convertita in continua;
- c) l'impianto elettrico deve essere in perfette condizioni di isolamento nelle sue varie parti; particolarmente curati devono essere l'isolamento e la protezione dei conduttori che alimentano i gruppi a corrente alternata, ivi compresi i giunti ed i sostegni;
- d) i cavi a massa devono essere a perfetto contatto metallico con lo scafo;
- e) l'apparecchio deve essere provvisto di interruttore unipolare su circuito primario di derivazione della corrente elettrica.

ART. 79

(Vigilanza antincendio)

Durante l'esecuzione dei lavori a bordo con l'impiego di fiamma libera o saldatura elettrica, dovrà essere effettuato un servizio continuativo di vigilanza antincendio da parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco oppure da parte di vigili del servizio integrativo antincendio portuale.

Nel caso di lavori con fiamma libera o saldatura elettrica effettuati ad installazioni a terra da parte di società concessionarie di terminali marini, la vigilanza potrà essere assicurata dal personale del nucleo antincendio della stessa società concessionaria, o da personale sicuramente qualificato, con particolare riferimento alla prevenzione antincendio, ritenuto idoneo dall'Autorità Marittima.

ART. 80

(Rinvio)

durante l'esecuzione di qualsiasi lavoro dovrà naturalmente essere osservata, oltre al presente Regolamento, ogni altra norma di sicurezza ed antinfortunistica previste dalla vigente normativa.

CAPITOLO VIII

LAVAGGIO DEGASSIFICAZIONE E PULIZIA DELLE NAVI

ART. 81

(Operazioni di lavaggio tradizionale - Degassificazione Bonifica delle navi)

Per le operazioni di cui al presente articolo su navi cisterna è necessaria l'autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo che stabilisce, di volta in volta, udito, il consulente chimico di porto e, se del caso, il R.I.Na. ed il Comando Provinciale VV.FF., le modalità e le cautele ai fini della sicurezza delle persone, della nave e del porto, prescrivendo altresì l'osservanza di norme atte a prevenire inquinamenti.

Non esistono nel porto di Gela ormeggi isolati per le operazioni di degassificazione, le operazioni di lavaggio e degassificazione delle tanche devono essere eseguite fuori dal porto, al largo della costa, alla distanza che sarà indicata dall'Autorità Marittima, tenendo conto delle condizioni della nave e della sicurezza delle navi alla fonda in rada.

Ai pontili del porto isola sono consentiti esclusivamente le operazioni di lavaggio col sistema C.O.W. da effettuarsi con l'osservanza delle prescrizioni di cui al Capo IX del presente Regolamento.

I residui di lavaggio riuniti in apposita tanca debbono essere sbarcati successivamente in porto agli appositi impianti di ricezione delle acque sporche della Società concessionaria.

La degassificazione delle navi cisterna giunte in zavorra, eventualmente effettuata dopo l'ultima discarica deve risultare da apposita attestazione, di data non anteriore a 48 ore precedenti l'arrivo della nave in porto, rilasciata dall'Autorità Marittima del porto di provenienza. Tale attestazione deve essere esibita all'Ufficio Circondariale Marittimo.

ART. 82

(Domanda di esecuzione di lavori di degassificazione, lavaggio, bonifica)

I Comandi di bordo che intendono effettuare i lavori di pulizia, degassificazione e/o bonifica, devono presentare domanda, in duplice copia, all'Autorità Marittima, conforme all'allegato M, allegandosi, nel caso di pulizia delle tanche, certificato di non pericolosità rilasciato dal consulente chimico per la discesa degli uomini nelle cisterne.

L'Autorità Marittima, effettuati i dovuti accertamenti, valendosi dell'opera del consulente chimico del porto e del Comando Provinciale dei VV.FF., ove occorra, autorizza, se del caso, l'esecuzione del lavoro, descrivendone le norme di sicurezza in calce alla domanda, copia della quale viene restituita al Comando di bordo.

I lavori di pulizia non possono essere iniziati senza l'autorizzazione del Comandante del Porto.

ART. 83

(Procedure particolari per la degassificazione)

Qualunque sia il metodo adottato per la degassificazione delle tanche, locali o spazi, è fatto obbligo di attenersi alle seguenti precauzioni di massima, quando attuabili ed appropriate:

- a) dopo aver prosciugato i residui di lavaggio, tutto il sistema di tubolature, comprese le condotte di scarico; deve essere accuratamente lavato con acqua;
- b) devono essere del pari lavate accuratamente le pompe del carico;
- c) tutte le valvole di sfogo di gas delle tanche, il cui sistema di ventilazione sia in comune con quelle sottoposte a degassificazione, devono essere tenute chiuse;
- d) i portelli di ogni tanca devono essere aperti solo per il tempo occorrente;
- e) deve essere eseguita la ventilazione delle serpentine, se esistono;
- f) devono essere azionati gli eiettori di gas o i ventilatori tempo necessario;
- g) devono essere eseguite le prove con l'esplosimetro;
- h) ulteriore ventilazione deve farsi nel caso che l'atmosfera ambiente contenga vapori o gas infiammabili;
- i) conseguentemente si devono ripetere le prove con l'esplosimetro;

- l) quando la tanca è degassificata. il fondo di essa deve essere asciutto e gli eiettori di gas o i ventilatori devono essere azionati;
m) i sedimenti, le incrostazioni ed i residui melmosi (sludgs) devono essere asportati.

ART. 84

(Operazioni di pulizia delle tanche)

Durante le operazioni di pulizia devono essere osservate norme cautelative generali di sicurezza di cui al presente Regolamento e le seguenti:

- a) gli attrezzi per la rimozione dei residui melmosi dal fondo delle tanche e per la raschiatura delle pareti devono essere di rame o di ottone o di legno duro, senza chiodatura ferrosa;
- b) i recipienti per la raccolta dei suddetti residui devono essere di legno o di tela o di materiale plastico; per il sollevamento in coperta dei recipienti stessi devono essere impiegati soltanto cavi vegetali o di fibra sintetica e bozzelli di legno;
- c) il personale destinato a scendere nelle tanche deve usare scarpe o stivali di gomma, senza chiodature, nonché essere dotato dei mezzi di protezione individuali e di soccorso adeguati al tipo di operazione da compiere, eventualmente prescritti dal Consulente chimico di porto.

CAPITOLO IX

LAVAGGIO DELLE CISTERNE COL SISTEMA C.O.W.

ART. 85

(Adempimenti amministrativi)

Le navi cisterna che approdano ai terminali della rada di Gela (accosti n° 1 e 2 Diga Foranea) possono effettuare il lavaggio delle cisterne con il sistema "Crude Oil Washing" "C.O.W.) previa apposita autorizzazione rilasciata, di volta in volta, dall'Autorità Marittima.

Il Comandante della nave, o, in sua vece, il raccomandatario che intenda effettuare la suddetta operazione di lavaggio deve presentare a questo Ufficio Circondariale Marittimo, almeno 3 giorni prima dell'inizio operazioni di scarica, apposita istanza in carta legale.

Il rilascio della relativa autorizzazione è subordinato, oltre che al nulla osta della Società Petroliera interessata, all'esito positivo degli accertamenti di cui al successivo articolo 86, effettuati a bordo dal Perito del R.I.Na. e dal Consulente chimico di Porto, nonché alla sottoscrizione da parte del Comandante della nave di apposita dichiarazione (Allegato N).

ART. 86

(Accertamenti tecnici)

I controlli del Perito del R.I.Na. e del Consulente chimico del Porto tenderanno ad accertare, rilasciando la relativa attestazione:

- 1) che gli impianti di inertizzazione e di lavaggio con il C.O.W., soddisfino ai regolamenti in vigore editi dalla Direzione Generale del R.I.Na. o equivalenti;
- 2) che i valori relativi al gas inerte ed all'ossigeno nelle cisterne e nelle tubature, negli analizzatori ed altre apparecchiature dell'impianto di inertizzazione (pressione, temperatura, tenore d'ossigeno, etc.) siano entro i limiti prefissati;
- 3) che la tubolatura per il lavaggio con crudo sia completamente separata da quella per il lavaggio con acqua;
- 4) che gli analizzatori fissi o portatili di bordo siano esattamente tarati;
- 5) che il controllo del contenuto d'ossigeno (non superiore al 5%) in ciascuna cisterna da lavare sia stato effettuato in un punto distante un metro dal ponte e a metà dello spazio vuoto. Se le cisterne hanno paratie di sbattimento complete o parziali, i rilievi devono essere effettuati in ciascuna sezione delle cisterne;
- 6) che le apparecchiature per il controllo del tenore d'ossigeno siano preventivamente tarate con gli appositi mezzi di bordo in due parti di cui uno sia lo zero.

L'attestazione di cui ai capoversi 1), 2) e 3) deve essere rilasciata dal Perito del R.I.Na., mentre quella di cui ai capoversi 4), 5) e 6) dal consulente chimico del Porto (Allegato O).

I controlli di cui sopra devono, comunque, essere eseguiti dopo le eventuali depressurizzazioni rese necessarie per le misurazioni ed i campionamenti da eseguirsi per esigenze commerciali.

Nel corso dell'operazione di C.O.W. il Consulente chimico di Porto effettuerà, a suo giudizio, uno o più controlli successivi, rilasciandone la relativa attestazione (Allegato O bis), diretti ad accertare il rispetto del mantenimento delle condizioni di sicurezza di cui sopra, segnalando immediatamente alla scrivente eventuali anomalie riscontrate che potrebbero arrecare serio pregiudizio e pericolo all'effettuazione, in sicurezza dell'operazione di Crudo Oil Washing.

ART. 87

(Documenti della nave)

Le navi cisterna che intendano eseguire il C.O.W., oltre ai documenti prescritti, devono essere munite dei seguenti altri documenti:

a) manuale operativo e di equipaggiamento dell'impianto della nave per il lavaggio delle cisterne;
b) manuale operativo e di equipaggiamento dell'impianto di gas inerte della nave;
c) attestato di rispondenza alla normativa della convenzione internazionale per la prevenzione degli inquinamenti causati da navi come emendata dal relativo protocollo 78 e dalla risoluzione dell'I.M.C.O.A. 446, oppure certificato per la prevenzione degli inquinamenti da idrocarburi (Certificato I.O.P.P.) con allegato elenco delle soluzioni costruttive e delle apparecchiature al fine di accertare:

- 1) l'identità del manuale delle operazioni e delle apparecchiature;
- 2) se la nave è dotata di sistema di lavaggio C.O.W. come richiesto dalla Regola 13 (6) o (8) dell'ANNESSE I della Marpol 73/78;
- 3) se tale sistema di lavaggio soddisfa le prescrizioni della Regola 13 (B) dell'ANNESSE I della Marpol 73/78;
- d) supplemento al Registro Idrocarburi per navi petroliere che operano con sistema C.O.W.;
- e) certificato Internazionale di sicurezza navi da carico che attesti che l'impianto di gas inerte è conforme alle regole del Cap.II-2 della Solas 74 come emendata dal protocollo 78.

ART. 88

(Impianto del gas inerte)

Ogni nave petroliera che opera con un procedimento di pulizia alle cisterne del carico mediante lavaggio con petrolio greggio deve essere provvista di un impianto di gas inerte conforme alle norme della regola 62-Cap.II-2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare come emendata dal protocollo 78 e di macchine fisse per lavaggio delle cisterne.

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 a 125% della massima rata di scarica e di mantenere, ad una pressione positiva, una atmosfera inerte in tutte le cisterne con una percentuale in volume di ossigeno non superiore al 5%.

Un allarme acustico deve entrare in funzione nel caso in cui il contenuto di ossigeno dovesse raggiungere il valore dell'8% in volume.

La conformità dell'impianto deve essere attestata mediante il certificato di sicurezza delle dotazioni delle navi da carico.

In particolare, l'impianto deve essere dotato di dispositivi tali che le pompe del carico devono potersi arrestare automaticamente quando la pressione del 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 delle pompe del carico, L'allarme deve entrare in funzione allorché la pressione del collettore del gas inerte raggiunga il valore di 250 mm di colonna d'acqua al di sopra della pressione atmosferica. In tale alternativa, durante le operazioni di lavaggio con il crudo, una persona dell'equipaggio deve essere presente nella detta centrale del carico per poter effettuare il tempestivo arresto delle pompe del carico allorché l'allarme entra in funzione.

ART. 89

(Impianto di lavaggio con crudo)

Per poter effettuare il C.O.W. inoltre:

1) le navi devono essere dotate di un impianto di lavaggio con crudo conforme alle norme della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, così come stabilito dal protocollo 78 relativo alla suddetta convenzione e dalla risoluzione I.M.C.O.A. 446;

La conformità dell'impianto alle suddette norme deve essere attestato mediante i certificati di cui al punto c) del precedente art. 87 oppure dal Certificato Internazionale per la prevenzione di inquinamento da idrocarburi;

2) l'impianto per il lavaggio delle cisterne e le relative tubolature devono essere permanentemente installate 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 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 del carico opportunamente collegate a prese di mare. In tal caso le eventuali valvole sul collettore di mandata delle predette pompe, previste con l'attacco di manichette flessibili e manichette per il lavaggio tradizionale con acqua, devono essere chiuse e flangiate cieche allorché vengono effettuate 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, 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, alimentate da apposite pompe sistemate nel locale apparato motore, devono essere separate dall'impianto di lavaggio con crudo 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 discarica sino al ripristino dell'efficienza dell'impianto.

Se non è possibile ripristinare l'efficienza dell'impianto deve essere informata l'Autorità Marittima prima di ricominciare la discarica.

ART. 90

(Personale addetto)

Ferma restando la responsabilità del Comandante, le operazioni C.O.W. devono essere dirette da un Ufficiale che sia in possesso dei seguenti requisiti:

- *avere almeno un anno di esperienza a bordo di navi sulle quali abbia svolto incarichi relativi a discarica con C.O.W. oppure avere compiuto un "Training" presso un istituto specializzato e riconosciuto dall'amministrazione di uno Stato aderente all'I.M.C.O.;

- *avere partecipato almeno due volte ad operazioni C.O.W. una delle quali a bordo della stessa nave sulla quale assume la direzione delle suddette operazioni;

- *essere perfettamente a conoscenza delle norme contenute nel manuale C.O.W. della nave.

Le persone che collaborano con l'Ufficiale predetto devono comunque essere in possesso dei seguenti requisiti:

- *avere almeno 6 mesi di esperienza su navi quali abbiano svolto incarichi attinenti le operazioni di lavaggio con il C.O.W.;

- *essere stati istruiti sulle norme contenute nel manuale C.O.W. della nave.

Adeguati servizi di guardia continui devono essere predisposti in sala controllo carico, in sala macchina ed in coperta.

ART. 91

(Misurazione e controlli del carico)

All'arrivo della nave in Porto le eventuali ispezioni, quali campionamenti, temperature, sonde, accertamenti di presenza d'acqua sul fondo, etc. potranno essere effettuate previo abbassamento della pressione del gas inerte fino a valori non negativi.

Le ispezioni dovranno essere effettuate usando gli appositi portelli, escludendo tassativamente la possibilità di effettuare qualsiasi tipo di misura attraverso i portelli principali delle cisterne (tank hatch covers).

Le misure, inoltre, devono essere effettuate nel più breve tempo possibile ed in una cisterna per volta.

La depressurizzazione dell'impianto del gas inerte, al fine di compiere le operazioni commerciali all'arrivo, deve essere iniziata durante l'operazione di ormeggio in modo da giungere al pontile con pressione leggermente positiva.

La pressione e la qualità del gas inerte, prima di iniziare la scarica, dovranno essere portati ai valori previsti nelle normali condizioni d'esercizio.

ART. 92

(Comunicazioni)

La nave deve essere dotata, per quanto possibile, di idonei apparati per le comunicazioni fra il personale di servizio in coperta e quello di servizio in sala controllo carico.

Altri idonei apparati telefonici o radio devono essere predisposti per le comunicazioni fra nave e terminal al fine di coordinare la scarica ed evitare brusche variazioni di pressione con conseguente rottura delle tubazioni e conseguenti inquinamenti.

In entrambi i casi, se si tratta di radio portatili, devono essere di "sicurezza intrinseca".

ART. 93

(Lista dei crudi non adatti)

Non possono essere utilizzati, per il lavaggio della cisterna, i tipi di greggio eventualmente compresi nella lista dei crudi dichiarati non adatti dal manuale operativo C.O.W. della nave o per i quali sia necessario il riscaldamento per rendere possibile il pompaggio.

ART. 94

(Programmi di lavaggio)

Non è ammesso il lavaggio delle cisterne con acqua dopo il lavaggio con C.O.W. né operazioni di ventilazione.

Potranno essere lavate solo le cisterne destinate a contenere zavorra nel viaggio di ritorno più un quarto delle rimanenti.

Tutte le operazioni C.O.W. devono essere completate prima della partenza della nave.

ART. 95

(Prevenzione della formazione di cariche elettrostatiche)

Prima di utilizzare il contenuto delle cisterne destinate a fornire il crudo per il lavaggio, deve essere controllata la quantità di acqua presente in esse nei modi di cui all'art. 91.

Tale controllo non è necessario qualora esso sia stato già effettuato all'arrivo della nave nell'ambito delle misure commerciali.

Prima di iniziare l'operazione C.O.W., le suddette cisterne devono essere scaricate di almeno un metro.

Qualsiasi cisterna impiegata come "slop tank" nel precedente viaggio in zavorra, qualora debba essere impiegata per contenere fluido per il lavaggio, deve essere completamente scaricata e riempita con petrolio greggio privo di acqua.

ART. 96

(Predisposizioni da parte del deposito costiero)

Il Comando di bordo ha l'obbligo di chiedere il benessere e di portare a conoscenza del deposito costiero il piano di scarica della nave con il C.O.W. in modo che il personale incaricato del coordinamento con la nave e la manovra delle tubolature, possa predisporre gli impianti di ricezione a terra in relazione all'eventuale interruzione o variazione di flusso del prodotto che può verificarsi durante il lavaggio con C.O.W..

Il deposito costiero deve inoltre assicurare l'esistenza di un efficace sistema di comunicazione nave/terra a mezzo di idonei apparati.

ART. 97

(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 e in particolare il Comandante della nave deve accertare:

- 1) il buon funzionamento dell'impianto del gas inerte con particolare riguardo a tutti i dispositivi di sicurezza e allarme;
- 2) il buon funzionamento degli analizzatori di ossigeno verificando che siano stati tarati in due punti di cui uno sia lo zero;
- 3) che la linea di lavaggio sia stata isolata con flange cieche o doppia valvola dal preriscaldatore dell'acqua e dal locale macchine, se la linea di lavaggio con crudo è usata anche per il lavaggio con acqua;
- 4) che eventuali altre linee di lavaggio con proprie pompe siano state parimenti isolate con flange cieche o gomiti spostabili dall'impianto di lavaggio con crudo;
- 5) che tutte le aperture delle cisterne del carico siano ben chiuse;
- 6) che le tubolature della linea di lavaggio con relative valvole e accessori siano state pressurizzate e riscontrate a perfetta tenuta alla massima pressione di esercizio;
- 7) il buon funzionamento dei misuratori di pressione sulla linea di carico e linea principale di lavaggio;
- 8) il buon funzionamento delle comunicazioni fra la coperta e la sala controllo carico;
- 9) il buon funzionamento del sistema di sondaggio della cisterna;
- 10) il buon funzionamento dell'impianto antincendio e di tutti i suoi dispositivi di allarme e di rilevamento;
- 11) il buon funzionamento delle pompe del carico e dei relativi dispositivi di sicurezza e di arresto automatico quando la pressione del collettore del gas inerte raggiunge un valore non inferiore a 100 mm. di colonna d'acqua al di sopra della pressione atmosferica;
- 12) il buon funzionamento delle valvole di non ritorno sul collettore di gas inerte.

L'esecuzione delle anzidette operazioni dovrà essere comunicata in occasione degli accertamenti a bordo, di cui all'articolo 86, da parte del perito del R.I.Na. e del Consulente chimico di Porto.

ART. 98

(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, intesi ad accertare:

- 1) il buon funzionamento dell'impianto del gas inerte, ed in particolare che:
 - a) la temperatura del gas inerte sia inferiore alla massima prevista;
 - b) la pressione del gas inerte in tutte le cisterne sia quella prevista nelle normali condizioni di esercizio;
 - c) il contenuto in volume di ossigeno in ciascuna cisterna da lavare con crudo sia inferiore al 5%. La relativa misurazione deve essere effettuata in due punti uno distante un metro dal ponte, l'altro a metà dello spazio vuoto. Se le cisterne hanno paratie di sbattimento complete o parziali, la suddetta misurazione deve essere effettuata agli stessi livelli in ciascuna sezione di cisterna;
- 2) che la tubolatura per il lavaggio con crudo sia completamente isolata da quella per il lavaggio con acqua;

- 3) che le unità di controllo delle macchine lavatrici siano state ben programmate;
- 4) il buon funzionamento delle valvole e delle tubolature sia in coperta che in sala pompe;
- 5) che almeno una persona sia presente in coperta per il controllo di eventuali perdite della linea;
- 6) che siano stati presi opportuni accordi con la raffineria sulle operazioni di scarica, lavaggio sui sistemi di comunicazione e sulle condizioni e procedure di interruzione.

ART. 99

(Controlli da eseguire durante il C.O.W.)

L'Ufficiale preposto all'operazione dovrà fermare immediatamente le stesse qualora sorgessero dubbi circa il loro regolare svolgimento, in particolare in caso di caduta di pressione del gas inerte o di innalzamento del contenuto di ossigeno oltre i limiti prescritti.

A tal fine egli dovrà dettare le opportune direttive o seguire personalmente la progressione delle operazioni di lavaggio delle cisterne per accertare:

- 1) che la percentuale di ossigeno nel gas inerte rimanga, alla produzione e nel collettore principale, entro i limiti prescritti;
- 2) che non vi siano perdite di greggio in coperta;
- 3) che vengano rispettate tutte le norme previste dal manuale operativo di bordo (pressione, lavaggio cisterne stabilite, tempi di cicli di lavaggio, controllo macchinette etc.);
- 4) che l'assetto della nave consenta un buon drenaggio delle cisterne, secondo il metodo del manuale;
- 5) che tutte le aperture delle cisterne (boccaportelli, portellini, sonde di tipo aperto etc.) rimangano chiuse;
- 6) che la nave mantenga appoppamento soddisfacente quando verrà eseguito il lavaggio di fondo;
- 7) che vengano sollevati i galleggianti delle sonde delle cisterne da lavare col greggio;
- 8) che il livello nelle cisterne di raccolta dei lavaggi delle cisterne venga frequentemente controllato al fine di evitare qualsiasi possibilità di rigurgito;
- 9) che la scarica avvenga senza pericoli di inquinamento ed in stretta coordinazione con il personale di terra. Al tal uopo deve essere presente in sala controllo una persona dell'equipaggio responsabile (Ufficiale di Coperta).

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

ART. 100

(Controlli da eseguire dopo il C.O.W.)

Dopo aver completato le operazioni di lavaggio, dovranno essere eseguiti i seguenti ulteriori controlli:

- 1) che tutte le valvole tra la linea del carico e la linea di lavaggio siano chiuse;
- 2) che le linee di lavaggio siano state drenate;
- 3) che tutte le valvole delle macchine di lavaggio siano chiuse;
- 4) che tutte le pompe del carico, le cisterne e le tubolature siano state drenate.

ART. 101

(drenaggio delle cisterne lavate con crudo, delle tubolature e delle pompe)

Tutte le cisterne lavate con il greggio devono essere opportunamente drenate e prosciugate prima di essere utilizzate per contenere zavorra.

Al termine delle operazioni di lavaggio, la misurazione dell'eventuale residuo non pompato deve essere effettuata con il sistema a tenuta di gas. Nel caso di navi sprovviste di tale sistema, per le quali la verifica dei vuoti può essere fatta previa depressurizzazione del gas inerte, tale operazione è consentita alle seguenti condizioni:

- *il lavaggio nelle cisterne da depressurizzare deve essere terminato;
- *la depressurizzazione deve avvenire con gradualità, possibilmente attraverso gli scarichi alti (master riser) in modo da avere la massima diluizione dei vapori emessi e comunque nel rispetto dei limiti di cui alle norme vigenti;
- *l'operazione di ispezione deve avvenire nel più breve tempo possibile, attraverso gli appositi portellini per le misurazioni.

Se la linea del carico è comune a quella di zavorra, tutti i collettori e le pompe devono essere drenati prima di usare dette linee per zavorrare in cisterna lavate.

La stessa operazione deve essere effettuata prima della partenza ed il greggio che ne risulta deve essere inviato a terra o nelle "slop tanks".

ART. 102

(Operazioni di zavorra)

Le navi che abbiano effettuato il C.O.W. devono immettere la zavorra solo nelle "cisterne per zavorra segregata" o nelle "cisterne per zavorra pulita" o nelle "cisterne lavate con crudo", queste ultime drenate e prosciugate come indicate nell'art. 101.

In ogni caso la zavorra immessa in una cisterna lavata con crudo deve essere considerata zavorra sporca.

Al fine di evitare emissione nell'atmosfera di vapori nocivi, lo zavorramento di una cisterna lavata con crudo deve essere effettuato, per quanto possibile, contemporaneamente allo sbarco di altre cisterne mettendo in comunicazione le due cisterne attraverso la linea del gas inerte.

In ogni caso l'immissione di spurghi di gas nell'atmosfera non deve superare i limiti di cui alla legge 13.07.66 n° 615 e relativo regolamento.

ART. 103

(Altre disposizioni particolari)

Oltre le disposizioni sopra menzionate e ogni altra che potrebbe essere imposta dall'Autorità Marittima nella specifica autorizzazione, dovranno osservarsi le seguenti prescrizioni:

- *le stazioni antincendio di bordo devono restare aperte e pronte all'uso;
- *i cannoncini dell'impianto antincendio a schiuma del ponte devono essere pronti all'uso ed orientati permanentemente sui manifolds;
- *il personale di bordo deve essere pronto ad intervenire;
- *sulla nave deve essere sempre effettuata la sorveglianza antincendio di cui all'art. 47 del presente regolamento;
- *deve essere vietato l'accesso a bordo di estranei;
- *il Comandante della nave o l'Ufficiale responsabile deve immediatamente sospendere le operazioni qualora si manifestassero situazioni di pericolo per le persone e la nave nonché principi di inquinamento;
- *effettuate le operazioni in condizioni meteomarine di assoluta garanzia e senza effettuazione di lavori a bordo.

ART. 104

(Ispezioni)

Il Comandante del porto si riserva il diritto di inviare a bordo durante il lavaggio, degli ispettori per controllare l'esatta corrispondenza delle operazioni in corso con quanto stabilito dalle norme di cui sopra. Pertanto la persona responsabile del lavaggio deve essere prontamente identificata, avere a disposizione un mezzo di comunicazione portatile per un rapido contatto con il personale addetto alle operazioni e mostrare che la sua qualifica soddisfi le richieste di cui all'art. 90 ed avere a disposizione per l'ispezione la documentazione di cui all'art. 87.

ART. 105

(Sospensione e divieto operazioni)

L'Autorità Marittima potrà, a proprio insindacabile giudizio, disporre in qualsiasi momento la sospensione delle operazioni di lavaggio per subordinarle ad eventuali ulteriori prescrizioni o per vietarle in modo assoluto.

CAPITOLO X

CONSULENTI CHIMICI - CERTIFICATI DI NON PERICOLOSITÀ

ART. 106

(Requisiti per l'iscrizione dei Consulenti Chimici)

I Consulenti chimici autorizzati ad esercitare nei porti ed approdi dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela devono essere iscritti, ai sensi dell'art. 68 cod. Nav., in apposito registro tenuto dal Capo del Compartimento Marittimo di Porto Empedocle.

Per essere iscritti gli interessati devono presentare domanda, indirizzata alla Capitaneria di Porto di Porto Empedocle, all'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela corredata dei seguenti documenti:

- 1) copia del diploma di laurea in chimica, in chimica industriale o ingegneria chimica;
- 2) certificato di iscrizione all'albo professionale;
- 3) un attestato rilasciato dall'Associazione Nazionale dei Consulenti Chimici dei Porti dal quale risulti che il Candidato ha compiuto un tirocinio pratico per un periodo di tempo non inferiore a sei mesi, a fianco di un Consulente Chimico di Porto in attività di servizio secondo le modalità stabilite dal Ministero della Marina Mercantile - Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei porti con circolare n° 520107 del 07.01.1981;
- 4) tutti quei titoli o documenti che il richiedente ritiene di poter produrre a dimostrazione della sua capacità professionale;
- 5) certificato rilasciato dal medico di porto attestante la capacità fisica a svolgere i compiti assegnatigli;
- 6) certificato generale del casellario giudiziario di data non anteriore a tre mesi dalla data di presentazione della domanda.

Prima dell'iscrizione, il Comandante del Porto, avvalendosi della collaborazione di un Consulente Chimico di Porto all'uopo designato dall'Associazione Nazionale dei Consulenti Chimici dei Porti, dovrà accertare che il candidato possieda una adeguata conoscenza dei seguenti argomenti a carattere professionale:

- a) norme e regolamenti vigenti in materia di sicurezza navale e portuale con particolare riferimento ai lavori da eseguire con fonti termiche su navi e nei depositi costieri;
- b) norme e regolamenti vigenti in materia di imbarco, trasporto per mare, sbarco ed il trasbordo delle merci pericolose, con particolare riferimento ai criteri nazionali e internazionali per la loro classificazione;
- c) norme e regolamenti vigenti in materia di inquinamento e anti inquinamento marino;
- d) strutturazione e compartimentazione delle navi e sistemazione dei principali impianti di bordo;
- e) tecniche per la degassificazione e bonifica delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, allo stato liquido, di gas, refrigerati o sotto pressione;
- f) metodologie per l'inertizzazione delle navi cisterna e la produzione e impiego di gas inerti; metodologie strumentali di controllo e criteri teorico-pratici del grado di sicurezza;
- h) tecnologie per il lavaggio delle cisterne con crude oil o con altri solventi in condizioni di inerting; metodologie di controllo e criteri teorico-pratici del grado di sicurezza;
- i) tecniche di antinquinamento con particolare riferimento ai sistemi di confinamento, contenimento e abbattimento di versamenti di idrocarburi in mare.

Resta comunque in facoltà della Capitaneria di Porto di richiedere a sua discrezione tutte le informazioni che riterrà opportune sull'aspirante. La sua iscrizione sarà subordinata all'esito di tali informazioni oltre che all'esito dell'accertamento di idoneità di cui al precedente comma.

il numero massimo dei consulenti Chimici da iscrivere nell'apposito registro è fissato dal Capo del Compartimento Marittimo di Porto Empedocle, sentito il Comandante del Porto di Gela. Peraltro il predetto numero massimo potrà essere variato, su comprovate necessità locali, sentiti anche l'Associazione Nazionale dei Consulenti Chimici di Porto e l'utenza interessata.

ART. 107

(Compiti dei Consulenti Chimici di Porto - Rilascio e validità del certificato di non pericolosità)

I Consulenti Chimici di Porto hanno il compito di:

- *accertare le condizioni di pericolosità delle navi in relazione alla presenza di vapori e gas esplosivi, infiammabili, corrosivi, velenosi o comunque nocivi;
- *accertare che i residui solidi o liquidi della bonifica o degassificazione non presentino pericolo di scoppi, incendi, velenosità o corrosività. I suddetti accertamenti devono essere eseguiti con la massima scrupolosità e con tutti i mezzi tecnici congiuntamente ai procedimenti chimici possibili /es.: per la

dichiarazione di locale degassificato, quando si tratta di gas o vapori infiammabili, l'esame dell'atmosfera può essere fatto con l'esplosimetro ma deve essere completato con l'analisi chimica dell'atmosfera);

*rilasciare, determinandone la durata di validità, i relativi certificati attestanti i risultati degli accertamenti, precisando, quando richiesto, quali lavori (a caldo o a freddo) possono essere eseguiti e con quali norme precauzionali;

*rilasciare, in occasioni di lavaggio delle cisterne con il sistema C.O.W., il relativo certificato di sicurezza, dopo aver effettuato gli accertamenti di cui al precedente art. 86;

*esprimere parere, su richiesta dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Gela, per quanto concerne la sicurezza portuale in materia di deposito, imbarco, sbarco e trasporto di merci pericolose;

*svolgere, nell'ambito della propria competenza professionale, ogni altra incombenza richiesta dall'Autorità Marittima.

L'opera presentata dal Consulente Chimico nell'interesse dello Stato e/o in ausilio al Comandante del Porto sarà a titolo gratuito.

Lo stesso dovrà fornire, sempre gratuitamente, al Comandante del Porto, la consulenza in materia di sicurezza e di antinquinamento portuale ed affiancare, quando richiesto, la Commissione di cui all'art. 48 del Regolamento Cod. Nav.

ART. 108

(Forma e contenuto del certificato di non pericolosità)

Il certificato di non pericolosità nel quale si attesti che ricorrono le condizioni di sicurezza per lavori su navi o sul Demanio Marittimo può essere rilasciato previo accertamento che tutte le prescrizioni richieste siano state adempiute.

Dal certificato (Allegato I e I bis) devono risultare esplicitamente:

*le condizioni e prescrizioni necessarie per mantenere gli spazi ispezionati in sicurezza;

*la periodicità e il tipo di accertamenti aggiuntivi da eseguire nonché le ispezioni ed istruzioni ritenute necessarie;

*i casi nei quali il chimico deve essere consultato nuovamente;

*le precauzioni per inviare ed eliminare pericoli derivanti da residui del carico;

*la validità, che salvo avviso contrario dell'Autorità Marittima, non deve superare 48 ore.

ART. 109

(Condizioni per la conservazione della validità del certificato di non pericolosità)

Per tutta la durata dei lavori autorizzati sulla nave devono essere mantenute le condizioni di sicurezza con piena e scrupolosa osservanza di tutte le prescrizioni, raccomandazioni e modalità indicate dal Consulente Chimico.

il certificato di non pericolosità, in corso di validità, rilasciato in altro porto nazionale, conserva la sua efficacia purché accompagnato da dichiarazione del Comandante della nave attestante che durante la navigazione sono state osservate le precauzioni in esso annotate e che non sono variate le condizioni di sicurezza in base alle quali il certificato stesso fu rilasciato.

ART. 110

(Definizioni attestanti lo stato di sicurezza)

Nel redigere un certificato di non pericolosità per determinati spazi ispezionati, devono essere usate le seguenti definizioni:

a) "locale non pericoloso per il personale e per i lavori con fiamma" per significare che nel locale o spazio esaminato ed in quelli attigui:

1) la presenza di gas o vapori infiammabili è contenuta in limiti di concentrazione ammissibili;

2) il Chimico di Porto è sicuro che i residui sono stati interamente asportati o che non sono comunque capaci di produrre una pericolosa concentrazione di vapori o gas nelle ambientali prevalenti condizioni atmosferiche in presenza di fiamme, se le condizioni sono mantenute secondo le istruzioni indicate nel certificato;

3) a seguito di esame, ove ritenuto necessario dal Chimico, il contenuto di ossigeno dell'atmosfera ambientale risulta almeno il 16,5% in volume.

b) "locale non pericoloso per il personale ma pericoloso per lavori con fiamma" per indicare che nel locale o nello spazio esaminato:

1) il contenuto di gas o vapori infiammabili e nei limiti di concentrazione ammissibili;

2) nel giudizio del chimico, i residui non sono capaci di produrre vapori o gas nelle ambientali condizioni atmosferiche esistenti in assenza di fiamma, se le condizioni sono mantenute secondo le prescrizioni riportate nel certificato;

3) a seguito di esame, ove ritenuto necessario dal Chimico, il contenuto di ossigeno dell'atmosfera ambientale è almeno 16,5% in volume. Una concentrazione di ossigeno del 16,5% in volume deve essere considerata come limite minimo di sicurezza ai fini della respirabilità, mentre la concentrazione di gas tossici ed esplosivi deve essere uguale a zero.

c) "locale pericoloso per il personale e per lavori con fiamma" per indicare che nel locale o nello spazio esaminato:

1) il contenuto di gas o vapori infiammabili o dell'ossigeno dell'atmosfera non è nei limiti di concentrazione ammissibili, oppure:

2) sono presenti gas o vapori pericolosi o che i residui sono capaci di produrre gas o vapori pericolosi nelle ambientali prevalenti condizioni atmosferiche, oppure:

3) il locale non è stato ispezionato, perché in zavorra o carico di residui di lavaggio (slops), combustibili per rifornimento (bunkers), etc. In tali casi il certificato deve contenere una dettagliata dichiarazione illustrativa delle condizioni di tali locali o spazi.

d) "locale pericoloso per il personale e non pericoloso per i lavori con fiamma" per indicare che nel giudizio del Chimico i residui esistenti nel locale o spazio esaminato non sono combustibili o infiammabili, mentre sono pericolosi per il personale. In tali casi il certificato deve contenere una dichiarazione illustrativa delle condizioni degli spazi o locali.

e) "locale inertizzato" per significare che nel compartimento o spazio esaminato è stato:

introdotta anidride carbonica o altri gas inerte ritenuto accettabile dal Chimico, in volume sufficiente a mantenere il contenuto di ossigeno dell'atmosfera del locale al di sotto del 5% o al di sotto del 10% del "limite inferiore di esplosività", durante l'intero periodo di inertizzazione e tale da assicurare che il volume del gas inerte non sia mai inferiore al 50% del volume nello spazio vuoto.

ART. 111

(Cancellazione dal registro dei Consulenti Chimici)

Alla cancellazione si procede per i seguenti motivi:

*morte dell'iscritto;

*dichiarazione dell'iscritto di volere abbandonare l'attività;

*perdita della cittadinanza Italiana;

*condanna, con sentenza passata in giudicato, per alcuno dei reati di cui al punto 4 dell'art. 238 del regolamento di esecuzione al Cod. Nav.

*non avere esercitato l'attività di Consulente Chimico secondo le modalità e le richieste del Comandante del Porto;

*perdita dell'idoneità fisica.

CAPITOLO XI

VIGILANZA E SANZIONI

ART. 112

(Attività di vigilanza)

All'Autorità Marittima compete la vigilanza delle operazioni indicate all'art. 1. La stessa ha la facoltà di accertare in ogni momento che siano debitamente osservate le norme di sicurezza e di polizia del presente Regolamento, nell'esercizio dei poteri ad essa conferiti dall'attuale ordinamento giuridico.

L'armatore o il comandante della nave ed i rappresentanti delle società petrolifere, quando richiesto, devono facilitare in ogni maniera possibile il compito di vigilanza sulla nave, sulle attrezzature del carico e sugli impianti e mezzi antincendio sia a bordo, sia a terra.

ART. 113
(Penalità)

Chiunque contravviene, per omissione o per azioni in contrasto con le norme di sicurezza del presente Regolamento, è passibile delle sanzioni previste dal Codice della Navigazione, salvo le ulteriori eventuali penali e civili per i danni derivanti.

Gela, lì 25.06.1986

F.to IL COMANDANTE
Francesco CARPINTERI