

ORDINANZA



3334208201
- CATE 22.10.2001
ALLIBI

97016 Pozzallo, 25/03/02
P.d.C.: GM. (CP) FERRI ☎ 0932/953327

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI POZZALLO

Foglio n. 3360 /Tec

AI: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - DEM 3 ROMA	
COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO ROMA	
ASSESSORATO REGIONALE TERRITORIO ED AMBIENTE	PALERMO
PREFETTURA	RAGUSA
QUESTURA	RAGUSA
DIREZIONE MARITTIMA SICILIA ORIENTALE	CATANIA
CAPITANERIA DI PORTO di	SIRACUSA
PROVINCIA REGIONALE	RAGUSA
COMANDO VIGILI DEL FUOCO	RAGUSA
AUSL 7 -	RAGUSA
COMANDO PROVINCIALE CARABINIERI	RAGUSA
COMANDO PROVINCIALE GUARDIA DI FINANZA	POZZALLO
COMANDO TENENZA GUARDIA DI FINANZA	POZZALLO
COMANDO SQUADRIGLIA G.d.F.	POZZALLO
COMANDO STAZIONE CARABINIERI	SIRACUSA
CHIMICO DI PORTO - Dott. RUGGERI Giuseppe - Via G. Barresi 3/B	SIRACUSA
EDISON GAS - Viale Teracati, 102	POZZALLO
AUGUSTEA TOWAGE OFFSHORE	AUGUSTA
Soc. Navigazione S.N.A.D. Via Capitaneria 32	SIRACUSA
Compagnia "ARCHIMEDE" Via Tripoli 22	POZZALLO
COMANDO S/V KEROB / KEEEN	POZZALLO
AGENZIA MARITTIMA NAVI	POZZALLO
BIARMA	POZZALLO
BOCCADIFUOCO SHIPPING S.r.l.	POZZALLO
→ GILMAR	SEDE
SEZIONE MEZZI NAUTICI	SEDE
ALBO	

Oggetto: Trasmissione Ordinanza di polizia marittima nr. 15/2002 in data 21.03.2002

Si trasmette in allegato, per opportuna conoscenza e norma, con preghiera di massima diffusione, l'Ordinanza in oggetto, emanata da questo Comando, riguardante l'approvazione del "Regolamento per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas nell'ambito del Circondario Marittimo di Pozzallo".

P. IL COMANDANTE
CAPITANO DI FREGATA (CP)
Bernardo ARUTA t.a.
IL COMANDANTE IN II^
TENENTE DI VASCELLO (CP)
Daniele DI GUARDO



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI POZZALLO
ORDINANZA N° 15/2002

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Pozzallo:

VISTO il D.M. 03.05.1984 recante "Norme per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione o miscele di gas".

VISTA la circolare n. 3102140/MP in data 09.05.1984 del Ministero della Marina Mercantile - Direzione Generale della Navigazione e del traffico Marittimo-;

SENTITI in merito il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, l'Edison Gas ed il Consulente Chimico di Porto nella riunione tenutasi presso i locali di questo Comando;

CONSIDERATA la necessità di emanare specifiche norme relative agli allibi di oli minerali nell'ambito del Circondario Marittimo di Pozzallo;

VISTI gli artt. 17, 30, 62 e 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59 e 524 del relativo Regolamento di Esecuzione (Parte Marittima);

ORDINA

ART. 1

E' approvato e reso esecutivo l' annesso "Regolamento per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas disciolti sotto pressione o miscele di gas" nell'ambito del Circondario Marittimo di Pozzallo".

ART. 2

Le norme di cui all' articolo 1 entrano in vigore con effetto immediato. Ogni disposizione incompatibile con le citate norme ovvero difforme dalle stesse è abrogata.

ART. 3

I contravventori alle norme contenute nella presente Ordinanza saranno puniti ai sensi dell'art. 1174 del Cod. Nav., salvo che il fatto non costituisca reato.

ART. 4

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza.

Pozzallo, 21.03.2002

IL COMANDANTE
Capitano di Fregata (CP)
Bernardo ARUTA

L'Originale è stato Firmato dal Comandante

D'Ordine
G.M. (CP) ~~Nicola~~ FERRI

REGOLAMENTO PER GLI ALLIBI DI OLI MINERALI E DI GAS COMPRESSI, GAS LIQUEFATTI, GAS REFRIGERATI, GAS DISCIOLTI SOTTO PRESSIONE E MISCELE DI GAS NELL'AMBITO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI POZZALLO.

CAPITOLO I
APPLICAZIONE E DEFINIZIONE

Art. 1
Applicazione

- 1) Le presenti norme si applicano alle navi battenti bandiera italiana o straniera che intendano effettuare il trasferimento, da una all'altra nelle acque del Circondario Marittimo di Pozzallo, di oli minerali, gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas.
- 2) Il trasferimento da una nave all'altra degli oli minerali può essere effettuato soltanto tra navi abilitate al trasporto degli oli minerali di cui s'intende effettuare il trasferimento, con l'osservanza delle presenti disposizioni.

Il trasferimento da una nave all'altra dei gas, può essere effettuato soltanto da navi in possesso dell'attestazione d'idoneità, prevista dalla vigente normativa in materia di trasporto marittimo alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido o gassoso, con l'osservanza delle presenti disposizioni. Nel caso di navi non munite della suddetta attestazione, l'Autorità Marittima ne fa accertare l'idoneità da parte di un organismo riconosciuto.
- 3) Sono ammessi al trasferimento da una nave all'altra gli oli minerali elencati nell'Allegato I alla Marpol 73/78, come definita al successivo art. 2 punto 1 ed i sotto elencati gas, purché inclusi nell'attestazione di idoneità di entrambe le navi: ammoniaca, butadiene, butano, butilene, cloruro di etile, cloruro di vinile, etano, etilene, isobutano, miscele butano/propano, propano, propilene.
- 4) Qualora si presenti la necessità di effettuare il trasferimento di prodotti diversi da quelli sopracitati, gli interessati devono inoltrare domanda al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale della Navigazione e del Traffico Marittimo.
- 5) Fermo restando quanto disposto dal precedente punto 4, è vietato il trasferimento da una nave all'altra di prodotti non elencati nel precedente punto 3, oppure il cui trasferimento non sia stato autorizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale della Navigazione e del Traffico Marittimo.

Art. 2
Definizioni

Ai fini dell'applicazione delle presenti norme s'intende:

- 1) per Marpol 73/78: la convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato da navi, ratificata con legge 29 settembre 1980, n° 622, pubblicata nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n° 292 del 23 ottobre 1980;
- 2) per Solas 74 e suoi emendamenti: la Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare 1974 ed i suoi emendamenti ratificati;

- 3) per allibo: il trasferimento di tutto o parte del carico da una nave all'altra, quando esse sono ormeggiate una all'altra;
- 4) per area di trasferimento: la zona entro la quale viene effettuato il trasferimento del carico da una nave all'altra;
- 5) per ormeggio o disormeggio in navigazione: l'ormeggio e il disormeggio di una nave mentre l'altra mantiene una rotta costante precedentemente concordata tra le due navi;
- 6) per ormeggio o disormeggio all'ancora: l'ormeggio e il disormeggio di una nave mentre l'altra è all'ancora;
- 7) per segnali di emergenza: i segnali di emergenza durante le manovre di avvicinamento e di partenza delle navi, quali previsti dalle "Norme Internazionali 1972 per prevenire gli abbordi in mare", approvate con legge 27 Dicembre 1977, n° 1085 e pubblicate nella Gazzetta Ufficiale n° 48 del 17 Febbraio 1978;
- 8) per piano di emergenza: un piano, concordato tra i comandanti delle navi, prima dell'inizio delle operazioni di allibo, che assegni al personale di bordo i compiti e le sequenze delle operazioni da compiere in caso di qualsiasi emergenza;
- 9) per informazioni tecniche: i dati principali relativi agli impianti connessi con la movimentazione del carico, le caratteristiche delle navi e le condizioni di carico e/o zavorramento delle navi prima di iniziare le operazioni di allibo, quali richieste dai "modelli" di cui agli allegati A e B alle presenti norme.
- 10) per zona del carico:
 - a) nel caso di navi cisterne adibite al trasporto di oli minerali: quella parte della nave che contiene cisterne o casse per il carico e locali pompe del carico e comprende intercapedini, spazi vuoti e zone di ponte adiacenti o soprastanti tutti i suddetti compartimenti.
 - b) nel caso di nave adibita al trasporto di gas: quella parte della nave che comprende il sistema di contenimento del carico, i locali pompe e compressori, inclusa la zona di ponte sopra l'intera larghezza e lunghezza della nave soprastante i suddetti spazi. Quando esistenti, le intercapedini, gli spazi per la zavorra o gli spazi vuoti adiacenti all'estremità poppiere della "stiva" più vicina alla prora sono esclusi dalla zona del carico;
- 11) per punto di infiammabilità: la temperatura minima - alla pressione di 760 mmHg - espressa in gradi centigradi; alla quale un liquido emette valori infiammabili, in vaso chiuso, in quantità sufficiente per essere acceso;
- 12) per oli minerali: i prodotti citati nel (punto 3) del precedente art. 1;
- 13) per zavorra pulita: quella definita alla regola 1 (16) della Marpol 73/78
- 14) per zavorra segregata: quella definita alla regola 1(17) della Marpol 73/78;
- 15) per sistema di lavaggio con petrolio greggio d'ora in poi indicato come " COW quello definito alla regola 13 B della Marpol 73/78;

- 16) per gas compressi: quelli con temperatura critica inferiore a -10°C , trasportati allo stato gassoso sotto pressione;
- 17) per gas liquefatti: quelli con temperatura critica uguale o superiore a -10°C , trasportati allo stato liquido sotto pressione. I gas liquefatti sono suddivisi come segue:
- a) gas con temperatura critica uguale o superiore a 70°C ;
 - b) gas con temperatura critica uguale o superiore a -10°C ;
- 18) per gas liquefatti refrigeranti: quelli che per il trasporto vengono liquefatti e mantenuti a temperatura inferiore a -10°C ;
- 19) per gas disciolti sotto pressione: quelli trasportati in soluzione in adatto solvente sotto pressione;
- 20) per miscele di gas:
- a. le miscele di gas compressi,
 - b. le miscele di gas liquefatti,
 - c. le miscele di gas compressi con gas liquefatti,
 - d. le miscele di gas compressi o gas liquefatti con vapori di liquidi anche non classificati come merci pericolose,
 - e. le miscele di gas liquefatti refrigerati,
- intesi tali gas come definiti ai punti che precedono;
- 21) per sistemi di contenimento del carico: depositi destinati a contenere i gas sopra definiti, inclusi, quando esistenti, la barriera primaria e quella secondaria, l'isolamento termico associato ad ogni spazio interposto e la struttura adiacente se necessaria per il sostegno di questi elementi. Se la barriera secondaria e parte della struttura dello scafo, essa può essere una delimitazione della "stiva";
- 22) per deposito del carico: l'involucro stagno ai liquidi progettato per essere il contenitore primario dei gas liquefatti ed include tutti tali contenitori, associati o meno all'isolamento e/o alle barriere secondarie;
- 23) per barriera primaria: l'elemento interno progettato per contenere il carico quando il sistema di contenimento del carico comprende due delimitazioni;
- 24) per barriera secondaria: l'elemento più esterno a tenuta di liquido di un sistema di contenimento del carico progettato per provvedere al temporaneo contenimento di qualsiasi prevedibile fuoriuscita del carico liquido attraverso la barriera primaria e per prevenire l'abbassamento della temperatura della struttura della nave fino ad un livello pericoloso;
- 25) per stiva: lo spazio racchiuso dalla struttura della nave nel quale è situato un sistema di contenimento del carico;
- 26) per Ente tecnico: si intende uno degli organismi riconosciuti con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. n° 214 del 22/06/2000, pubblicato in G.U. n° 169 del 11/04/2000;
- 27) per Bunkeraggio: si intendono le operazioni di rifornimento combustibili e/o lubrificanti, effettuate con nave diversa da quella interessata alle operazioni di allibio;

Capitolo II DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 3

Richiesta di autorizzazione per l'allibo

Chi intende effettuare l'allibo di uno o più prodotti citati nel precedente art. 1 deve presentare alla Capitaneria di Porto di Pozzallo una domanda corredata da:

- dichiarazione nella quale siano specificati quali prodotti, tra quelli indicati nel precedente art. 1, si intendono allibare e le relative quantità;
- certificato di classe o documento equivalente in materia di validità, dal quale risulti che le navi sono abilitate ad effettuare il trasporto degli oli minerali oppure, nel caso dei gas, l'attestazione di idoneità citata nel punto 2) del precedente art. 1, dalla quale risulti che le navi sono abilitate ad effettuare il trasporto dei gas stessi;
- certificato di sicurezza dotazioni d'armamento, ai sensi della SOLAS 74 e suoi emendamenti;
- certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da oli minerali rilasciato ai sensi della MARPOL 73/78, riguardante le navi che devono effettuare le operazioni d'allibo;
- informazioni tecniche di entrambe le navi, citate al punto 9 del precedente art. 2 firmate, per ciascuna nave, dal proprio comandante;
- dichiarazioni di entrambi i comandanti delle navi, nelle quali si attesti che sono stati effettuati con buon esito i controlli preliminari indicati nei successivi articoli 22 e 24;

Art. 4

Designazione degli ufficiali responsabili delle operazioni.

Per il controllo di tutte le operazioni connesse con l'allibo, ciascun comandante deve designare l'ufficiale o gli ufficiali responsabili, notificandone i nominativi alla Capitaneria di Porto di Pozzallo. Durante l'allibo ogni ufficiale è responsabile per il turno cui è assegnato.

Art. 5

Nulla osta alle operazioni di accosto e di allibo.

L'Autorità Marittima, esaminata la documentazione di cui al precedente art. 3, presa conoscenza del piano di emergenza previsto al punto 8 del precedente art. 2, acquisita la certificazione del Consulente Chimico di Porto di cui al successivo articolo 18 comma 3°, ed espletati gli accertamenti ritenuti opportuni, concede il nulla osta alle operazioni di accosto ed allibo.

Indipendentemente dall'esito degli accertamenti di cui sopra il nulla osta all'accosto ed all'allibo può essere concesso soltanto quando sussistono le condizioni meteomarine giudicate favorevoli dall'Autorità Marittima, ed in assenza di nebbia fermo restando che l'ormeggio ed il disormeggio, sia in navigazione che all'ancora, devono essere effettuati in ore diurne. Tuttavia, l'Autorità Marittima, sentito l'ENTE TECNICO, può autorizzare l'ormeggio ed il disormeggio fra le navi anche in ore notturne, a condizione che l'allibo riguardi oli combustibili aventi punto d'inflammabilità superiore a 60° C e che vengano sistemati punti luce giudicati soddisfacenti dall'Autorità Marittima stessa per intensità, numero e posizione.

Oltre che nei casi previsti dall'articolo 7 del presente regolamento, le operazioni di allibo dovranno essere sospese ogni qualvolta le condizioni meteo-marine e di visibilità siano tali da pregiudicare la sicurezza delle operazioni stesse. In caso di sospensione delle operazioni di allibo, i comandanti delle navi interessate dovranno provvedere a far scollegare le manichette di collegamento fra le unità, previo drenaggio delle stesse.

Art. 6 Equivalenza

L'Autorità Marittima può accettare soluzioni alternative rispetto a quelle delle presenti norme, quando le soluzioni stesse, sentito l'Ente Tecnico, siano ritenute equivalenti.

CAPITOLO III° DISPOSIZIONI OPERATIVE E CONTROLLI DI SICUREZZA

Art. 7 Comunicazioni tra le navi

Al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra le due navi devono essere effettuate in lingua precedentemente concordata, usando termini tecnici internazionali noti. A tal fine può essere impiegato lo "Standard Marine Navigational Vocabulary" pubblicato dall'International Maritime Organization (IMO). Appena possibile, le due navi devono stabilire contatti iniziali via radio per concordare le operazioni connesse con il trasferimento del carico. Tali contatti iniziali devono essere stabiliti sul canale VHF 16; successivamente si deve passare su un altro canale concordato tra le due navi.

Art. 8 Avvicinamento, ormeggio e disormeggio.

Le manovre di avvicinamento, di ormeggio e di disormeggio delle navi devono essere effettuate in osservanza delle pertinenti norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare (COLREG'72), a cura e sotto la responsabilità dei comandanti delle navi e con le modalità da essi concordate. Nel caso che i contatti radio vengano interrotti le manovre devono essere sospese fino a quando tali contatti siano ripristinati.

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

L'allibo deve essere effettuato nella zona precedentemente indicata dalla Capitaneria di Porto di Pozzallo. Il tipo, il numero e la posizione dei parabordi da sistemare per le operazioni di ormeggio sono scelti dai comandanti delle due navi.

Art. 9 Trasmissioni radio

Qualora l'allibo interessi oli minerali oppure gas che siano anche infiammabili, le trasmissioni devono essere effettuate soltanto sulle altissime frequenze, da antenna sistemata in posizione opportuna alla potenza di 10 Watt o inferiore. Prima di iniziare l'allibo, i comandanti delle due navi devono prendere accordi con una stazione costiera per l'eventuale trasmissione da effettuare in caso di urgenti comunicazioni. Tale trasmissione deve avvenire in modo che non investa zone rese pericolose per la presenza di gas.

Art. 10 Radar

Durante l'allibo degli oli minerali e dei gas che siano anche infiammabili, non devono essere impiegati radar di 10 cm; radar di 3 cm possono essere impiegati soltanto per distanze superiori a 10 metri.

Art. 11

Protezione catodica dello scafo

Nel caso che le navi siano dotate di un sistema di protezione catodica dello scafo a corrente impressa, tale sistema deve essere posto fuori servizio per tutta la durata delle operazioni di allibo.

Art. 12

Impianto elettrico

Prima di iniziare le operazioni di allibo e periodicamente nel corso delle stesse, deve essere controllato lo stato di isolamento dell'impianto elettrico. Qualora tale dispositivo segnali una situazione anomala, deve essere immediatamente individuato il circuito in dispersione e lo stesso deve essere isolato.

Art. 13

Modalità di trasferimento del carico

Le modalità di trasferimento del carico devono essere preventivamente concordate dai comandanti delle navi sulle base delle informazioni tecniche citate al punto 9 del precedente art. 2, tenendo conto, tra l'altro, delle variazioni delle condizioni di assetto, di immersione e di stabilità di entrambe le navi nel corso dell'allibo, nonché delle eventuali specifiche disposizioni dell'Autorità Marittima.

La distanza massima a cui verranno a trovarsi i terminali dei collettori di carica e di scarica delle due navi, deve essere verificata con particolare cura al fine di evitare la scelta di manichette di lunghezza inadeguata.

Il collegamento delle manichette ai terminali dei collettori di carica e di scarica delle due navi deve essere effettuato dopo che gli ufficiali responsabili abbiano accertato che le navi stesse siano ormeggiate tra di loro in posizione tale che le flangi dei suddetti terminali abbiano, per quanto tecnicamente possibile, una differenza di allineamento sul piano trasversale.

Le manichette devono essere adeguatamente sostenute per evitare sfregamenti e curvature eccessive. Deve, inoltre, essere accertato l'isolamento elettrico di tutti i cavi d'ormeggio, delle manichette di trasferimento del carico, nonché di altri mezzi di collegamento tra le due navi.

Durante l'allibo devono essere osservate tutte le precauzioni da adottare per le normali operazioni di carica e di scarica.

In particolare:

- devono essere tenute chiuse tutte le porte, portelloni e prese d'aria dei locali alloggi, ad eccezione di quelle espressamente autorizzate dal comandante. Nessuna porta di comunicazione con il ponte di coperta deve restare aperta;
- le cucine a fiamma aperta devono essere spente;
- devono essere disattivati tutti gli impianti di soffiatura dei fasci tuberi delle caldaie;
- l'impianto di gas inerte, di cui al successivo art. 18, deve essere mantenuto in funzione durante tutta l'operazione d'allibo;
- l'allibo deve essere effettuato in modo da evitare l'apertura delle valvole di sicurezza dei serbatoi.

Qualora si presenti un'emergenza di qualsiasi genere, le operazioni di allibo devono essere immediatamente sospese e deve essere informata la Capitaneria di Porto di Pozzallo.

Le operazioni di allibo devono essere sospese nel caso che si verifichi un accumulo di gas sul ponte delle navi e nel caso di temporali con atmosfera satura di elettricità statica.

Art. 14
Divieti

Durante le operazioni di allibo non è consentita l'operazione di bunkeraggio.
A bordo delle navi impegnate nelle operazioni di allibo è vietato effettuare lavori di qualsiasi tipo non rientranti nei termini dell'autorizzazione di allibo stesso, nonché l'accesso di persone non interessate alle operazioni stesse.

Art. 15
Completamento delle operazioni

Al termine delle operazioni di allibo, le manichette possono essere scollegate soltanto quando siano state completamente drenate.
I comandanti delle navi devono comunicare alla Capitaneria di Porto di Pozzallo il completamento delle operazioni di allibo.

CAPITOLO IV
DISPOSIZIONI PARTICOLARI AGGIUNTIVE PER GLI OLI MINERALI

Art. 16
Movimentazione dell'acqua di zavorra

Qualora, durante le operazioni di allibo, si rende necessario scaricare acqua di zavorra, essa deve essere "zavorra segregata", quali definite al punto 14 del precedente art. 2. Acqua di zavorra che non sia "segregata" non può essere scaricata in mare.
Se necessario, l'acqua di zavorra può essere trasferita da una nave all'altra. Durante la movimentazione della zavorra da nave a nave devono essere sospese le operazioni di allibo, escluso quando tale movimentazione avvenga tra navi entrambe dotate di sistema di "zavorra segregata".

Art. 17
Prevenzione contro l'inquinamento

Devono essere prese le necessarie misure per evitare la possibilità di inquinamento dell'ambito marino.
Durante le operazioni di allibo deve essere mantenuta nella zona la presenza di un mezzo nautico adibito al servizio antinquinamento dotato di panne galleggianti ovvero di un sistema di contenimento idoneo a circostanziare l'eventuale spandimento di prodotto inquinante.
Nel caso si verifichi uno sversamento in mare del prodotto che si sta trasferendo, le operazioni di allibo devono essere sospese e deve essere immediatamente informata la Capitaneria di Porto di Pozzallo per i provvedimenti del caso.

Art. 18
Inertizzazione delle cisterne del carico

Le navi dotate di impianto di gas inerte per le cisterne del carico devono tenere tale impianto in funzione durante le operazioni di allibo. Le navi che non siano dotate del citato impianto, pur dovendone essere provviste a norme della SOLAS 74 e suoi emendamenti e della MARPOL 73/78, non possono effettuare l'allibo.

Prima dell'accosto tra le due navi le condizioni di inertizzazione debbono essere comprovate con espressa certificazione del Servizio Chimico di Porto dalla quale deve risultare che:
- il contenuto di ossigeno della linea del gas inerte non è superiore al 5%.

- il contenuto di ossigeno in tutte le cisterne non è superiore al 5%;
- la pressione del gas inerte nelle cisterne non è inferiore a 500 mm. di acqua.

Durante la manovra di accosto, come durante le operazioni di allibo, sono vietate operazioni che modifichino le condizioni di inertizzazione rilevate dal Servizio Chimico di Porto (quali l'apertura dei boccaporti delle cisterne per il prelievo dei campioni e per misurazioni di quantità). Tali condizioni sono richieste anche nel corso del trasferimento della zavorra da una nave all'altra e meno che si tratti di "zavorra segregata"

Art. 19

Lavaggio delle cisterne del carico con il petrolio greggio

Durante le operazioni di allibo è consentito effettuare il lavaggio delle cisterne del carico con il petrolio greggio (COW) soltanto nel caso in cui entrambe le navi siano dotate dell'impianto di gas inerte e l'impianto COW sia certificato conforme alla regola 13 B della MARPOL 75/78.

Art. 20

Impianto antincendio

Gli impianti antincendio delle navi devono essere tenuti pronti per l'immediato impiego. Quella la cui zona del carico sia protetta da un impianto fisso d'estinzione incendi non del tipo a schiuma, deve essere provvista di un impianto mobile a schiuma per la protezione del ponte di coperta. Qualora una o entrambe le navi non siano dotate di un impianto fisso di spegnimento incendi per la zona del carico, le operazioni devono effettuarsi con l'ausilio di un rimorchiatore equipaggiato con mezzi idonei a lanciare la schiuma sul ponte delle navi. In ogni caso, deve essere disponibile un impianto mobile a schiuma per la protezione del ponte di coperta.

Art. 21

Prevenzione antincendio

Per tutta la durata delle operazioni di allibo deve essere mantenuta la presenza in zona di un mezzo dotato di idonee attrezzature antincendio sempre pronto a poter intervenire senza indugio alcuno. A bordo di entrambe le navi impegnate nelle operazioni di allibo deve essere presente n. 1 unità adibita al servizio di vigilanza e prevenzione incendio autorizzata ai sensi dell' Ordinanza 04/2002 di questa Capitaneria di Porto. Per tutta la durata delle operazioni di allibo, deve essere mantenuta la presenza in zona di un mezzo nautico idoneo al rimorchio delle navi impegnate nelle operazioni stesse. Tale mezzo può essere quello destinato al servizio antincendio, purché sia dotato di un sistema di rimorchio a tal fine riconosciuto idoneo.

Art. 22

Controlli preliminari

Prima di iniziare le operazioni di allibo, i comandanti devono accertare che sulle rispettive navi i sotto indicati impianti o sistemi siano in buono stato e funzionanti. Il buon esito di tali accertamenti deve essere oggetto della dichiarazione prevista al precedente art. 3.

- impianti di ventilazione dei locali pompe del carico, dei locali contenenti i relativi motori, delle sale di controllo del carico (se esistenti) e degli altri locali contenenti sistemazioni o equipaggiamenti connessi con le operazioni di allibo;
- impianto fisso di rilevazione gas, se esistente;
- impianto di lavaggio col greggio, se esistente ed in fase operativa. Tale impianto deve essere comunque conforme alla vigente normativa;

- comandi a distanza delle valvole a rapida chiusura sui duomi dei serbatoi e sui terminali dei collettori di caricazione e scarica;
- linee incendio in coperta, con relative manichette ed idranti;
- impianti fissi di estinzione incendio a schiuma o gas inerte;
- stato di isolamento dell'impianto elettrico, nonché dei vari collegamenti tra nave e nave;
- sistemazione in prossimità dei terminali dei collettori di caricazione e scarica, di due manichette addizionali con relativo boccalino a doppio uso, collegata all'impianto idrico antincendio, e due estintori portatili a polvere o a schiuma;
- buono stato di efficienza dei mezzi di protezione individuale e dei mezzi antincendio supplementari prescritti dalle vigenti normative in materia di sicurezza della navigazione;
- pressatura delle manichette da impiegare per l'allibo a 1.5 volte la pressione d'esercizio. La data di esecuzione non deve essere anteriore a 15 giorni dalla data di effettuazione delle operazioni di allibo, salvo che le stesse siano effettuate con regolarità ad intervallo non superiore ad un mese. In tal caso la pressatura a 1.5 volte la pressione d'esercizio può essere effettuata ogni sei mesi. L'effettuazione della pressatura deve essere annotata sul giornale di bordo. Le manichette devono essere regolarmente ispezionate dal comando di bordo per accertare eventuali danneggiamenti o deterioramenti. Dopo l'impiego devono essere accuratamente drenate;
- cavi di rimorchio posizionati in modo da permettere un rapido aggancio in caso d'emergenza;
- nave pronta a muoversi con i propri mezzi.

Art. 23

Manichette per il trasferimento del carico

Le manichette da impiegare per l'allibo devono essere omologate e collaudate dall'Ente Tecnico o da altro Registro di classificazione aderente all'International Association Classification Societies (I.A.C.S.). I relativi certificati, copia dei quali deve essere conservata a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:

- massima pressione di esercizio;
- massima temperatura d'esercizio (se del caso in relazione alla viscosità del prodotto oggetto dell'allibo);
- prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
- data e pressione di collaudo;
- Ente che ha effettuato il collaudo.

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

CAPITOLO V

Disposizioni particolari aggiunte per i gas

Art. 24

Controlli Preliminari

Prima di iniziare le operazioni di allibo, i comandanti devono accertare che sulle rispettive navi i sotto indicati impianti o sistemi siano in buono stato e funzionanti. Il buon esito di tali accertamenti deve essere oggetto della dichiarazione prevista al precedente art. 3:

- impianti di ventilazione dei locali pompe e compressori, dei locali contenenti i relativi motori, delle sale di controllo del carico (se esistenti) e degli altri locali contenenti sistemazioni o equipaggiamenti connessi con le operazioni di allibo;
- impianto fisso e apparecchi portatili di rilevazione gas;
- comandi a distanza delle valvole a rapida chiusura sui duomi dei serbatoi e sui terminali dei collettori di caricazione e scarica;
- dispositivi per il controllo della temperatura, della pressione e di sondaggio dei serbatoi;
- impianto di refrigerazione;

- stive, quali definite al punto 25 del precedente art. 2 (escluse quelle che contengono i serbatoi in pressione) e, spazi interbarriera in atmosfera di gas inerte con tenore di ossigeno inferiore all'1%. Tale controllo si riferisce esclusivamente alla nave che cede il carico;
- serbatoi della nave che riceve il carico in atmosfera di gas inerte o in atmosfera costituita dallo stesso gas che deve ricevere o da gas con esso compatibile;
- linee incendio in coperta, con relative manichette ed idranti;
- impianti fissi di estinzione incendio a gas inerte, nonché, ad acqua spruzzata ed a polvere per la protezione del ponte di coperta;
- stato di isolamento dell'impianto elettrico, nonché dei vari collegamenti tra nave e nave;
- sistemazione in prossimità dei terminali dei collettori di carica e scarica, di due manichette addizionali con relativo boccalino a doppio uso, collegate all'impianto idrico antincendio, e due estintori portatili a polvere;
- buono stato di efficienza dei mezzi di protezione individuale e dei mezzi antincendio supplementari prescritti dalle vigenti normative in materia di sicurezza della navigazione;
- pressatura delle manichette da impiegare per l'allibio a 1.5 volte la pressione d'esercizio. La data di esecuzione non deve essere anteriore a 15 giorni dalla data di effettuazione delle operazioni di allibio, a meno che le stesse siano effettuate con regolarità ad intervallo di tempo non superiore ad un mese. In tal caso, la pressatura a 1.5 volte la pressione d'esercizio può essere effettuata ogni 6 mesi. L'effettuazione della pressatura deve essere annotata sul giornale di bordo. Le manichette devono essere regolarmente ispezionate dal comando di bordo per accertare eventuali danneggiamenti o deterioramenti. Dopo l'impiego devono essere accuratamente drenate;
- cavi di rimorchio posizionati in modo da permettere un rapido aggancio in caso d'emergenza;
- nave pronta a muoversi con i propri mezzi.

Art. 25

Manichette per il trasferimento del carico

Le manichette da impiegare per l'allibio devono essere omologate e collaudate dall'Ente Tecnico o da altro Registro di classificazione aderente all'International Association Classification Societies (I.A.C.S.). I relativi certificati, copia dei quali deve essere conservata a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:

- massima pressione di esercizio;
- minima temperatura di esercizio;
- prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
- data e pressione di collaudo;
- Ente che ha effettuato il collaudo.

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

Le manichette d'acciaio inossidabile sono idonee per tutti i gas liquefatti elencati al punto 3 dell'art. 1, purché risultino collaudate da uno degli Enti citati al primo comma del presente articolo.