

CAPITANERIA DI PORTO TRIESTE

ORDINANZA N. 536 del 1 febbraio 1969 (con modifiche del 1983)

Regolamento di sicurezza per le operazioni, la sosta ed il movimento delle navi cisterna adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti petroliferi e di altre merci pericolose nel porto di Trieste

Testo comprensivo di
aggiornamenti e modificazioni

REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI, LA SOSTA ED IL MOVIMENTO DELLE NAVI CISTERNA ADIBITE AL TRASPORTO ALLA RINFUSA DI PRODOTTI PETROLIFERI E DI ALTRE MERCI PERICOLOSE NEL PORTO DI TRIESTE

TITOLO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 (Campo di applicazione)

Le norme del presente regolamento si applicano nella circoscrizione del Compartimento Marittimo di Trieste e si riferiscono alle navi ed ai galleggianti che trasportino od abbiano trasportato alla rinfusa le sottoelencate merci pericolose, nonché alle operazioni di carico, scarico e trasbordo delle stesse merci:

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

Il presente regolamento non si applica:

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

Le navi in oggetto del presente regolamento saranno in prosieguo indicate con nome di “navi cisterna”.

Articolo 1 bis (definizioni) (aggiunto con ordinanza n. 910 in data 22.7.1981)

Ai fini delle presenti norme si intende:

- 1) per liquidi infiammabili: quelli con punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, non superiore a 61°C;
- 2) per liquidi combustibili: quelli con un punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso, superiore a 61°C ma non superiore a 125°C

Sono altresì considerati liquidi combustibili quei liquidi aventi punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, non superiore a 61°C ma non inferiore a 55°C; se alla distillazione frazionata non danno più del 2% in volume di distillato a 150°C

Il punto di infiammabilità si determina mediante l'apparecchio Abel-Pensky a vaso chiuso, secondo il metodo di cui alla norma I.P.-33, per i liquidi aventi punto di infiammabilità non superiore a 50°C, mediante l'apparecchio Pensky Martens a

vaso chiuso, secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-93, per i liquidi aventi punto di infiammabilità superiore a 50°C.

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

Quando, per particolari prodotti, sia richiesto l'uso di apparecchi a vaso aperto per la determinazione del punto di infiammabilità, si impiega l'apparecchio di Cleveland a vaso aperto, secondo il metodo di cui alla norma A.S.T.M. D-92.

In tale caso si intendono per liquidi infiammabili quelli il cui punto di infiammabilità non risulti superiore a 66°C; per liquidi combustibili quelli che presentino 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 refrigerato:
 - 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 liquido refrigerati;
- 6) per gas disciolti sotto pressione: quelli trasportati in soluzione in adatto solvente sotto pressione;
- 7) per liquidi velenosi: quelli che per ingestione anche in quantità minime, e per inalazione o per contatto producono alterazioni, disfunzioni, o danni gravi 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 spazi pericolosi:
 - a) tutti i locali chiusi o parzialmente chiusi nei quali possono formarsi od accumularsi vapori o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas velenosi, come ad esempio gli spazi per il carico, i depositi di combustibili, le intercapedini adiacenti agli spazi per il carico, ivi comprese le intercapedini risultanti dalla sistemazione di serbatoi nelle stive o cisterne, i locali pompe, gli altri locali chiusi separati dagli spazi per il carico da una sola paratia o da un solo ponte;
 - b) gli spazi all'aperto entro un raggio di tre metri da eventuali sorgenti di vapori o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas velenosi;
 - c) i locali o spazi dove si possono verificare stillicidi di liquidi corrosivi o velenosi;
- 10) per spazi o locali degassificati quelli per i quali il consulente chimico del porto, avendo accertato, mediante opportune determinazioni, l'assenza di gas infiammabili, esplosivi, tossici o comunque pericolosi, rilasciando il certificato di non pericolosità;
- 11) per spazi o locali bonificati: quelli per i quali il consulente chimico del porto, avendo accertato, mediante opportune determinazioni, l'assenza di sostanze solide, liquide o comunque pericolose, rilascia il certificato di non pericolosità.

Articolo 2
(Zone riservate alle navi cisterna)
(1° comma modificato con ordinanza n. 910 in data 22.07.1981)

Le operazioni di carico e scarico delle navi cisterna devono effettuarsi esclusivamente nelle seguenti aree del Porto di Trieste:

- terminal della Società Italiana Oleodotto Transalpino (S.I.O.T.);
- pontile della società "Total";
- porto petroli di San Sabba;
- banchina-pontile della società "Alder" (solo prodotti chimici);
- banchina ovest del molo "0" del punto franco vecchio (solo per l'alcol);

la sosta delle navi cisterna cariche, o vuote non degassificate, è conseguito soltanto nelle seguenti zone:

1) area di attesa a ponente della III diga foranea "luigi Rizzo", precisamente delimitata dai seguenti punti:

- a) estremità Nord della diga (n.4450 E.F.);
- b) m. 1770 per rlv 268° dal fanale n. 4450;
- c) boa a luce scintillante bianca in posizione m. 1700 per rlv 268 dal fanale n. 4456 E.F.
- d) estremità Sud della Diga (n. 4456 E.F.)

2) area della rada a nord della linea che parte dal molo II con orientamento 250°

Articolo 3
(Domanda di accosto)

Gli armatori o gli agenti marittimi raccomandatari di navi cisterna devono presentare alla Capitaneria di porto, con almeno 24 ore di anticipo sulla carta del presunto arrivo della nave, la domanda di accosto, conforme al modello "A" dalla quale risultino:

1) nel caso di nave che debba compiere operazioni commerciali:

- a) giorno ed ora di previsto arrivo e provenienza;
- b) tipo, bandiera, nome e stazza lorda e netta della nave, immersione massima al momento dell'approdo;
- c) qualità e quantità del carico esistente a bordo e di quello da sbarcare o imbarcare.

2) nel caso di nave che debba solo sostare in porto:

- a) giorno ed ora di previsto arrivo e provenienza;
- b) tipo, bandiera, nome e stazza lorda e netta della nave, immersione massima al momento dell'approdo;
- c) qualità e quantità del carico esistente a bordo;
- d) in caso di nave vuota, se sia stata lavata e degassificata, dove e quando;
- e) motivo dell'approdo in porto, durata presunta della sosta della nave in porto

Articolo 4
(Manovre di arrivo, partenza e di movimento del porto)
(Modificato con ordinanza n. 600 in data 10.12.1971)

- al pontile Aquila ed al pontile a martello del porto petroli di San Sabba sono vietate le manovre di ormeggio e di disormeggio dal tramonto all'alba per le navi cisterna superiori alle 3000 t.s.l.;
- al pontile Aquila il divieto di cui sopra è esteso anche alle navi cisterna inferiori alle 3000 t.s.l. quando al pennello di testata si trovi già ormeggiata un'altra nave con i cavi di poppa stesi sulle boe ivi esistenti e i cavi stessi, per motivi di sicurezza, non possono essere tolti al fine di permettere il libero transito nella zona. anche quando sia possibile togliere i predetti cavi è comunque sempre fatto divieto di attracco o partenza dall'ultimo posto di ormeggio verso la testata del pontile;
- dal tramonto all'alba, inoltre, all'arrivo o alla partenza di una nave cisterna al lato Sud del pontile Aquila, quelle già ormeggiate ed operanti devono sospendere le operazioni per tutta l'ora durata della manovra e scollegare le manichette.

Articolo 5
(Dichiarazione del Comandante all'arrivo della nave)

Le operazioni di carico e scarico non possono avere inizio prima che il comando della nave abbia presentato alla Capitaneria di Porto una dichiarazione per iscritto o a mezzo radiotelefono o radiotelegrafo, attestante che:

- a) le pompe, le valvole e le tubazioni di bordo sono pronte all'uso;
- b) le sistemazioni di sicurezza ed antincendio della nave, come i servizi relativi, sono in efficienza ed in condizioni di entrare prontamente in funzione;
- c) sono state poste in opera apposite reti parascintille al fumaio ed altri eventuali scarichi dei prodotti della combustione.

Articolo 6
(Ormeggio)

L'ormeggio della nave cisterna deve essere effettuato in modo tale da consentire una rapida manovra di disormeggio.

Nel caso che la nave debba fare uso delle ancore, essa dovrà tenere le catene pronte ad essere smanigliate per poterle filare per occhio in caso di emergenza.

Le navi cisterna ormeggiate dovranno tenere appennellato fuori bordo sia a prora che a poppa un idoneo cavo di rimorchio di acciaio fissato alle bitte di bordo. Ciascun cavo dovrà terminare, all'estremità fuori bordo, con gassa di rimorchio munita di sagola per facilitare la presa del cavo stesso.

Le manovre di tonneaggio, ormeggio, disormeggio o di spostamento in porto possono essere eseguite con cavi in acciaio o di fibra vegetale o sintetica. L'impiego di cavi d'acciaio è consentito a condizione che: siano avvolti su verricelli; passino per passacavi orientabili; siano muniti, nell'ormeggio a terra, di gancio a scocco. I cavi di

acciaio diversi da quelli sopra indicati, sono ammessi solo se il loro impiego sia limitato alla zona del castello di prua e del castello di poppa.

Durante la permanenza in porto, rada o presso i pontili deve essere assicurata la continua presenza a bordo del comandante della nave o, in assenza di questi del 1° Ufficiale di coperta, nonché del personale necessario e sufficiente a consentire il rapido disormeggio della nave.

Per le stesse ragioni non potranno essere compiuti a bordo lavori che immobilizzino la nave, senza l'autorizzazione della Capitaneria.

Articolo 7 (Segnali)

Le navi cisterna al posto di ormeggio alla fonda devono:

- a) di giorno: tenere a riva la bandiera rossa "B" del codice internazionale dei segnali;
- b) di notte: alzare un fanale a luce rossa in posizione ben visibile.

TITOLO III – POSTI DI ATTRACCO – OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO – MISURE DI SICUREZZA

Articolo 8 (Dotazioni del moli, delle banchine e dei pontili)

I moli, le banchine ed i pontili, dove si effettuano operazioni di carico e scarico delle navi cisterna, devono essere dotati di efficienti ed idonee attrezzature per dette operazioni, nonché di impianti di sicurezza di adeguata efficienza e potenzialità per il pronto intervento in caso di emergenza.

I moli, le banchine ed i pontili, di cui sopra devono inoltre essere collegati a mezzo di telefoni diretti, installati a cura delle società petrolifere interessate, con gli stabilimenti e depositi costieri e con le stazioni intermedie di pompaggio.

E' consentita la realizzazione fra il collegamento fra i pontili operativi e gli stabilimenti e depositi costieri anche mediante idonei apparati radiotelefonici, purché ne sia assicurata la continuità di funzionamento per tutta la durata delle operazioni.

Articolo 9 (Prescrizioni per evitare le scariche elettriche)

Al fine di evitare possibili scariche elettriche, l'attacco delle manichette o dei bracci di carico, posti sui terminali degli oleodotti, alle tubazioni di bordo, dovrà essere effettuato solamente dopo che la nave cisterna sia stata "messa a terra" a mezzo di un conduttore idoneo.

Articolo 10

(svolgimento delle operazioni di carico e scarico e relative misure di sicurezza)
(i comma della lettera n) alla lettera z) sono stati aggiunti con ordinanza n. 698 in data 16.12.1974 – il comma 2° lettera b) è stato abrogato con ordinanza n. 006/83 in data 18.5.1983)

Prima di iniziare le operazioni di carico e scarico e durante le stesse, il comando di bordo dovrà accertarsi sotto la propria responsabilità che:

- a) il fumaio sia pulito, munito di rete parascintille e che analoga rete si applica a qualsiasi altro scarico dei prodotti della combustione;
- b) abrogato
- c) gli ombrinali di coperta siano tappati per evitare eventuali colaggi a mare del liquido, dovuto a spandimento, rottura delle manichette, ecc, e siano sistemati sotto le connessioni delle manichette recipienti adatti a raccogliere eventuali perdite di liquido;
- d) le tanche siano ermeticamente chiuse, tranne le valvole di sicurezza; i tubi di sfogo delle tanche siano in perfetta efficienza, con particolare riguardo all'integrità delle reti applicate alle estremità dei medesimi siano collocati in vicinanza delle tanche e degli attacchi delle manichette, idonei mezzi antincendio (manichette pronte all'uso connesse agli idranti di bordo, estintori a schiuma, sabbia, tele bagnate, tappeti di amianto ecc);
- e) l'impianto elettrico di bordo sia in ottime condizioni di isolamento e non siano inserite linee elettriche volanti di qualsiasi genere; nel locale pompe non siano tenuti sotto corrente ventilatori od altri apparecchi elettrici capaci di produrre scintille e nei locali predetti non si trovino materiali combustibili, come: stoppa unta, tele cerate, ecc;
- f) non siano tenuti fuochi accesi, eccettuati quelli delle caldaie di funzionamento delle pompe e quelli delle cucine sistemati in appositi locali;
- g) siano chiusi i portelli di qualsiasi locale ubicati in vicinanza degli sfiatatoi dei gas delle tanche, con particolare riguardo alle porte degli alloggi equipaggio, e sia disposta, in tutti i locali in cui possano accumularsi gas infiammabili, una ventilazione continua rimando però esclusa l'introduzione entro tali locali di ventilatori muniti di motore di qualunque tipo;
- h) durante le operazioni di carico e scarico sia permanentemente di guardia, in coperta, un ufficiale responsabile dei servizi antincendio e di sicurezza, coadiuvato da un membro dell'equipaggio di provata capacità che sorvegli, in modo particolare, il buon funzionamento dei mezzi di carico;
- i) la nave sia munita di idonea scala di accesso a bordo ben illuminata nelle ore notturne;
- l) nessun natante con caldaie accese, non munito di reti parascintille al fumaio, o col motore in moto non convenzionalmente protetto, sia affiancato o si avvicini alla nave;
- m) sotto i "MANIFOLDS" delle navi sia disposto in coperta un paiolato in legno di sufficiente estensione;
- n) durante le operazioni di bunkeraggio una o più persone competenti del servizio devono rimanere costantemente nelle vicinanze delle cisterne interessate al bunker

per controllare la qualità del prodotto ricevuto, usando, dove esiste, l'apposito apparecchio per il controllo del livello del prodotto nelle cisterne;

- o) assicurarsi che le valvole delle prese a mare rimangano chiuse e sigillate per tutta la durata delle operazioni di carico e/o scarico;
- p) l'apertura delle valvole di presa a mare per lo zavorramento potranno essere aperte dopo la messa in moto delle relative pompe;
- q) assicurarsi che le valvole dei manifold non connesse ai bracci di carico e di scarico siano chiuse e opportunamente flangiate, così dove siano flangiate le connessioni di bunker, non in uso;
- r) i portellini delle cisterne di carico e bunker devono essere mantenuti chiusi;
- s) gli sfoghi d'aria all'atmosfera delle cisterne sotto carico o scarico devono essere mantenuti aperti;
- t) il personale di bordo e di terra deve essere avvisato che le operazioni di carico, scarico o zavorra stanno per avere inizio;
- u) siano preventivamente tolte le cappe di tela dalle lampade;
- v) le linee aeree principali di trasmissione RT siano scollegate;
- z) durante la sosta in porto è proibito usare i soffiatori di fuliggine dei fumaioli e dei tubi di scarico in genere.

Articolo 11

(prescrizioni per le navi cisterna durante la manovra)

I rimorchiatori destinati a dare assistenza alle navi cisterna dovranno avere il fumaiolo e qualsiasi altro scarico della combustione muniti di reti parascintille.

Le navi cisterna, quando assistite da rimorchiatori, dovranno mantenere le tanche ermeticamente chiuse a meno che non siano degassificate.

Articolo 12

(prescrizioni per le navi cisterna durante la sosta)

Il comando di bordo sarà responsabile dell'osservanza sulla nave del divieto di:

- a) fumare se non negli appositi locali, nei quali potranno essere usati soltanto fiammiferi amorfi o di sicurezza, da non asportarsi dai locali medesimi;
- b) usare fiamme libere, depositare o lasciar cadere sostanze incandescenti o suscettibili di accensione;
- c) usare lampade che non siano a tenuta stagna e, se elettriche che non siano del tipo portatile con alimentazione ad accumulatore.

Il comando della nave dovrà provvedere alla sistemazione, sia sulla scala di accesso a bordo che in coperta, in posizione ben visibile, di cartelli indicanti i divieti di cui sopra che devono essere osservati rigorosamente anche in vicinanza di navi cisterna e negli specchi acquei dove eventualmente galleggiassero materie infiammabili.

Articolo 13 (Ultimazione delle operazioni)

Le navi cisterna, ultimate le operazioni di imbarco e sbarco del carico, dovranno al più presto lasciare il posto di ormeggio operativo.

Articolo 14 (Disciplina dell'accosto alle navi cisterna da parte di altre navi o galleggianti)

E' vietato alle navi ed ai galleggianti di avvicinarsi alle navi cisterna attraccate al posto di ormeggio operativo o alla fonda, ad eccezione delle piccole imbarcazioni e galleggianti destinati al rifornimento delle provviste di bordo, debitamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto.

Le predette imbarcazioni per essere autorizzate come sopra, dovranno possedere i seguenti requisiti:

- avere propulsione a vapore ovvero motore a combustione interna; in entrambi i casi i tubi di scarico dei prodotti della combustione dovranno essere protetti con reti parascintille;
- avere lo scafo munito di un bottazzo di gomma o di materia plastica o di fibra vegetale;
- disporre di contenitori idonei per il più sicuro e rapido imbarco delle provviste di bordo.

Sono inoltre esclusi dal divieto di cui sopra, i seguenti tipi di natanti adibiti particolari rifornimenti o servizi indispensabili alle navi cisterna o destinati al trasporto dei franchi, sempre previa autorizzazione della capitaneria di Porto e secondo le prescrizioni da questa di volta in volta stabilite:

- bettoline per il ritiro di residui oleosi e rifiuti di cucina;
- imbarcazioni e galleggianti addetti alla pulizia degli specchi portuali;
- bettoline addette al rifornimento di olio lubrificante;
- imbarcazioni addette al rifornimento di piccoli quantitativi di gasolio in fusti per usi della cucina;
- pontoni per l'imbarco di pezzi di ricambio e di scorta fino al peso massimo di tonnellate 2,5.

Dette imbarcazioni e galleggianti dovranno comunque rimanere affiancati per il tempo strettamente necessario a compiere le operazioni di trasbordo.

Il "bunkeraggio" a mezzo autobotti alle navi cisterna attraccate ai pontili è tassativamente vietato. esso può essere effettuato solamente a mezzo degli appositi oleodotti esistenti ai pontili.

Solo in caso di comprovato impedimento ad effettuare l'operazione a mezzo dei suddetti oleodotti, potrà essere consentito il "bunkeraggio" a mezzo di natanti all'uopo autorizzati.

Articolo 15
(Personale addetto ai pontili)
(Modificato con ordinanza n. 637 in data 22.3.1973)

L'esecuzione delle manovre relative alle operazioni di carico e scarico deve essere affidata a idoneo personale delle società petrolifere.

Le società stesse sono tenute a predisporre un piano di emergenza di primo intervento, che dovrà essere sottoposto preventivamente all'approvazione della Capitaneria di Porto, per il caso di incidenti e sinistri che dovessero accadere sui pontili, sulle banchine e sui moli da ciascuna di esse utilizzati, ovvero a bordo delle navi cisterna ivi ormeggiate.

La capitaneria di porto potrà disporre che alle operazioni di cui sopra assista anche idoneo personale iscritto nei quadri del personale volontario del Corpo Nazionale dei vigili del Fuoco, nel numero stabilito dalla Capitaneria stessa.

Articolo 16
(Illuminazione dei Pontili)

Durante le operazioni di carico e scarico in ore notturne, l'illuminazione dei moli e dei pontili, deve essere assicurata in modo adeguato a cura e spese delle società petrolifere interessate.

Il tipo di illuminazione, la posizione e l'intensità delle sorgenti luminose devono essere approvati dalla Capitaneria di Porto.

Articolo 17
(Abrogato con ordinanza n. 006/83 in data 18.5.1983)

Articolo 18
(Spandimento di liquidi infiammabili od oleosi)
(Modificato con ordinanza n. 73/91 in data 8.8.1991)

1) Prevenzione e immediata bonifica degli specchi acquei inquinati da idrocarburi

Le società che gestiscono i terminali di scarica di prodotti petroliferi sono tenute a mettere in esercizio, singolarmente o collettivamente, nell'area di concessione un servizio di prevenzione e di bonifica degli specchi acquei a mezzo di idonei ed operativi natanti allo scopo di poter intervenire immediatamente in caso di inquinamento marino.

E' fatta salva l'azione di rivalsa da parte delle predette società nei confronti dei responsabili degli eventuali inquinamenti.

2) Modalità di espletamento del servizio

2.1 Il servizio di prevenzione deve essere continuato con inizio dal movimento dell'attracco della nave cisterna al terminale petrolifero e termine al momento del completo disormeggio della medesima dal pontile

- 2.2 I mezzi antinquinamento dovranno effettuare il servizio in mare vigilando sulle acque interessate alla movimentazione dei prodotti petroliferi.
- 2.3 Il servizio di prevenzione deve essere assicurato con:
- a) Un mezzo disinquinante quando ai pontili sono ormeggiate complessivamente una o due navi cisterna;
 - b) 2 (DUE) mezzi disinquinanti quando ai pontili sono ormeggiate complessivamente 3 (TRE) o più navi cisterna..
- 2.4 Il servizio di prevenzione deve essere svolto con natanti specializzati alla raccolta degli idrocarburi e ritenuti idonei dall'autorità marittima.
- 2.5 I suddetti mezzi devono essere equipaggiati con personale particolarmente esperto e dovranno essere dotati di:
- a) adeguata scorta di disperdente di tipo approvato dal Ministero Marina Mercantile ed idoneo irroratore;
 - b) un impianto VHF per poter comunicare immediatamente alla capitaneria di porto, ai responsabili del terminale ed ai comandi di bordo gli eventuali inquinamenti o quanto di anomalo dovesse verificarsi nei pressi del pontile.
- 3) Obblighi
- I comandanti delle navi cisterna ed i responsabili delle operazioni di carico/scarico dei terminali petroliferi non devono consentire l'inizio delle suddette operazioni se non è stato predisposto il servizio di cui trattasi.

Articolo 19 (Comunicazioni di emergenza)

Qualora le condizioni di sicurezza di una nave cisterna o della zona in cui essa trovasi vengano ad essere compromesse da fatti imprevisti, è fatto obbligo a chiunque venga a conoscenza di tale circostanza di dare subito avviso al comando di bordo, informando contemporaneamente anche la Capitaneria di Porto.

Così pure manifestandosi a terra o a bordo un principio di incendio, le società petrolifere e i comandi delle navi cisterna dovranno immediatamente informare del fatto la Capitaneria di Porto ed i Vigili del Fuoco.

Nello stesso tempo il comando di bordo dovrà:

- DI GIORNO: alzare a riva il segnale NQ del codice internazionale dei segnali, emettere dei fischi lunghi e suonare le campane di bordo;
- DI NOTTE: emettere i predetti segnali acustici e, qualora possibile, trasmettere il segnale luminoso corrispondente alle lettere NQ dell'alfabeto morse.

Al fine di assicurare la tempestività delle comunicazioni in caso di emergenza, le società concessionarie dovranno munire tutti i posti telefonici di cui al precedente articolo 8, di apposita tabella recanti i numeri telefonici della Capitaneria di Porto, del Comando dei Vigili del Fuoco e dei servizi antincendio delle varie società petrolifere operanti nella zona (SIOT, AQUILA, S.A.I.C.I.L., SHELL, ESSO, BP).

Articolo 20
(Carico e scarico mediante travaso)
(Modificato con ordinanza n. 752 in data 1976)

In rapporto a fondate necessità largamente comprovate, la discarica diretta di navi cisterne a veicoli terrestri cisterna od a carri con serbatoio ferroviario o la caricazione inversa dei prodotti di cui all'art. 1 possono essere autorizzate dal Comandante del Porto, sentiti il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco ed il Consulente Chimico di Porto, sempre che tali operazioni possano essere eseguite in apposita zona di approdo e in particolarmente accertate buone condizioni di prevenzione e difesa ed a condizione che vengano adottate le misure seguenti.

Nella domanda di approdo di cui all'articolo 3 dev'essere specificato che le operazioni di caricazione o di discarica saranno eseguite mediante travaso fra nave o veicoli cisterna o carro serbatoio ferroviario.

La zona di approdo deve essere rispondente 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 Vigili del Fuoco, nonché consentire, il rispetto delle distanze di sicurezza. Consentire, inoltre, una sicura dispersione dei vapori nell'atmosfera, nel caso sia impossibile effettuare il travaso a ciclo chiuso dei liquidi di cui all'art. 1 lett. a);
- c) essere lontana da eventuali depositi di merci mericolose;
- d) essere recintata durante le operazioni di travaso, al fine di vietare l'accesso di altri veicoli o di persone non addette a tali operazioni;
- e) essere illuminata come prescritto dall'artt. 16.

Qualora il posto d'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 Vigili del Fuoco o di 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 liquidi non infiammabili;
- con il sistema "monta liquidi" a mezzo di gas inerte sempreché il serbatoio relativo sia stato abilitato a tal fine dalle competenti Autorità.

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

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

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

Durante le operazioni di caricazione e scarica sia a bordo della nave che a terra ci deve essere una persona a chiudere le valvole di intercettazione.

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

Prima di dare inizio alle operazioni di caricazione e o scarica dev’essere provveduto:

- a) ad escludere la caricazione 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 in caso di cui si tratti di liquidi combustibili di cui all’art. 1 lett b), ad accertarsi della presenza dei vigili del fuoco, adeguatamente attrezzati in relazione alle caratteristiche di pericolosità delle merci da travasare;
- e) nei riquadri delle merci infiammabili deve essere altresì provveduto:
 - a collegare elettricamente a terra il veicolo stradale;
 - a collegare elettricamente a terra la nave secondo le modalità indicate all’art. 9;
 - a verificare l’efficienza del collegamento a terra del binario ferroviario od a stabilirlo se inesistente;
 - ad impiegare manichette di travaso elettricamente conduttrici o per se stesse oppure mediante apposito conduttore di rame di sezione adeguata, opportunamente attaccato alla manichetta stessa e saldato alle flange di estremità della manichetta medesima;
 - collegare elettricamente le flange di estremità della manichetta alla massa del veicolo e della nave mediante un conduttore flessibile di rame, avente sezione adeguata;
 - a provvedere alla continuità del collegamento elettrico se la manichetta è costituita da più tronchi.

Durante le operazioni di caricazione e scarica:

- a) l’impianto idrico della nave antincendio della nave deve essere tenuto sotto pressione ed almeno due manichette, muniti di boccalini ed ugelli che permettono di spruzzare acqua, debbono essere tenute distese sul ponte di coperta o sulle sovrastrutture della nave, in vicinanza della rampa di caricazione o scarica;
- b) almeno 2 membri dell’equipaggio della nave devono permanere sul ponte di coperta, pronti ad intervenire, muniti di apparecchio di respirazione e dei mezzi di protezione individuali di cui all’art. 59 delle “Norme provvisorie” citate. anche il personale addetto alle operazioni a terra dev’essere munito delle anzidette dotazioni antinfortunistiche;

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

Le manichette utilizzate per il travaso ed eventuale ricircolo 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 a terra siano stati istruiti in merito alla pericolosità delle merci da manipolare ed agli interventi che debbono eseguire nei casi di emergenza;
- b) i conducenti dei veicoli cisterna siano in possesso delle istruzioni iscritte di cui all'art. 371 del regolamento di esecuzione al testo unico delle norme sulla circolazione stradale.

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

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

Debbono essere osservate, qualora applicabili, tutte le altre disposizioni contenute nelle presenti istruzioni.

Articolo 21

(Accesso ai pontili ed a bordo delle navi cisterna)

E' vietato l'accesso a bordo delle navi cisterna ed alle zone portuali della "SIOT" di "S. SABBA" e dell'"AQUILA", nonché alla banchina-pontile del "VETROBEL" ed alla banchina ovest del molo "O" a chiunque non sia munito di apposita autorizzazione della capitaneria di Porto.

Il Comando di bordo dovrà disporre di un servizio alla scala di accesso alla nave per impedire l'ingresso di estranei che non siano in possesso della suddetta autorizzazione.

Resta comunque stabilito che fino a quando una nave cisterna abbia carico a bordo, o se vuota, non sia stata degassificata, è rigorosamente vietato l'accesso sulla nave stessa a persone estranee all'equipaggio tranne quelle addette ai servizi indispensabili di bordo ed alle operazioni di carico, scarico e degassificazione.

L'accesso a bordo, ai familiari dei membri dell'equipaggio verrà consentito di volta in volta con l'osservanza delle vigenti disposizioni emanate in merito dal ministero della Marina Mercantile.

E' inoltre vietato l'accesso alle predette zone portuali agli autoveicoli che non siano muniti di apposita autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di Porto, ad eccezione dei mezzi appartenenti alla Capitaneria stessa, ai Vigili del Fuoco, alle forze di Polizia nonché alle rispettive società petrolifere.

La circolazione degli automezzi sui pontili deve essere comunque limitata al minimo indispensabile e va effettuata a velocità non superiore ai venticinque chilometri orari.

I tubi di scappamento delle autovetture stesse devono essere muniti di apposita rete parascintille.

Sono vietati la sosta e il parcheggio degli autoveicoli in qualsiasi punto dei pontili, delle banchine, delle piattaforme e delle zone petrolifere in genere.

In anzidette zone è altresì vietato fumare, e comunque, usare fiammiferi ed accenditori.

Allo scopo di facilitare il transito agli utenti dei pontili, alle società concessionarie è data facoltà di istituire un apposito servizio di trasporto a mezzo di idonei automezzi.

Articolo 22

(Precauzioni in caso di cattive condizioni metereologiche e misure da adottare in caso di pericolo grave)

(Modificato con ordinanza n° 910 in data 22 luglio 1981)

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

Durante i temporali con pericolo di scariche elettriche, debbono parimenti essere sospese tutte le suddette operazioni provvedendo alla chiusura di tutte le aperture delle tanche e delle valvole del carico di bordo e di terra.

In caso di grave pericolo per la sicurezza della nave, dell'approdo o del porto, l'Autorità marittima può ordinare la sospensione delle operazioni di carico e scarico, de gassificazione o zavorramento oppure l'allontanamento delle navi di cui all'art. 1 dal posto di ormeggio e dal porto.

TITOLI IV – LAVORI A BORDO – DISARMO – IMMISSIONE IN BACINO DI CARENAGGIO

Articolo 23

(Esecuzione di lavori sulla nave cisterna)

Sulle navi di cui all'art. 1, è vietato eseguire lavori mediante l'impiego di fiamma libera o di arco voltaico o di altri mezzi che comunque possano sviluppare calore o generare scintille o altre sorgenti di ignizione.

Fermo il disposto del comma precedente, potrà essere autorizzata l'esecuzione dei lavori di ordinaria manutenzione o di riparazione nei locali o spazi pericolosi ed impianti connessi, su parere favorevole del Comando dei Vigili del Fuoco, del R.I.Na. e del consulente chimico del porto, secondo la particolare modalità esecutiva da essi proposta.

Potrà inoltre essere autorizzata l'esecuzione di lavori nei locali non pericolosi situati a poppavia dell'intercapedine poppiera e del locale pompe e che non interessino le paratie dei locali pericolosi, previo accertamento della loro pericolosità da parte del consulente chimico del porto e da un funzionario tecnico del R.I.Na.

In ogni caso, la Capitaneria potrà ordinare la sospensione di qualsiasi lavoro, quando accerti l'inosservanza delle prescrizioni da essa stabilite e di quelle stabilite nel presente regolamento.

Qualora la mancata effettuazione dei lavori si di grave pregiudizio per la sicurezza della nave o del pontile di ormeggio, la Capitaneria di porto, sentito il Comando dei Vigili del Fuoco, il R.I.Na. e il consulente chimico di porto, potrà concedere deroga alle prescrizioni di cui ai comma precedenti.

In tale eventualità, oltre alle prescrizioni del caso, potrà disporsi che il consulente chimico di porto presenza i lavori per tutto il tempo in cui verranno impiegati la fiamma libera, l'arco voltaico o altri mezzi che possano produrre calore o generare altre sorgenti di ignizione.

Per ottenere le predette autorizzazioni, i comandanti delle navi cisterna hanno l'obbligo di dichiarare all'Autorità Marittima, all'arrivo o durante le operazioni di carico e scarico, di quali lavori abbia eventualmente bisogno la nave, anche se si tratti di lavori non aventi relazione con la sicurezza della navigazione. A tale scopo, il comandante della nave che debba eseguire i lavori di pulizia o di riparazione, dovrà presentare alla Capitaneria di Porto apposita domanda di autorizzazione, in triplice esemplare, conforme all'allegato "C", allegando il certificato di de gassificazione totale o parziale, ove richiesti, in triplice esemplare, di cui al successivo articolo 31, nonché una dichiarazione scritta, firmata dallo stesso comandante, conforme all'allegato "D".

Qualora l'esecuzione dei lavori venga affidata ad impresa di terra, alla documentazione di cui sopra, l'impresa stessa dovrà far seguire, per proprio conto, una domanda, in triplice esemplare, di autorizzazione ad accedere a bordo per l'esecuzione dei lavori di cui trattasi, domanda che dovrà essere controfirmata dal comandante della nave e documentata come stabilito per le imprese assuntrice di lavori di de gassificazione (allegato "E" – "E/1").

Se infine i lavori da eseguire comportino l'uso della fiamma ossidrica od operazioni di saldatura elettrica, e ciò sia ammesso dal certificato di de gassificazione totale, tanto il comandante della nave quanto l'impresa assuntrice dei lavori dovranno aggiungere alla documentazione già detta, un'attestazione scritta con la quale vengono precisati i lavori che saranno compiuti con tali sistemi, i locali di bordo in cui verranno eseguiti, i mezzi impiegati, l'orario di lavoro, il personale addetto, le precauzioni che saranno prese per prevenire ed estinguere eventuali incendi, e dovranno altresì dichiarare di avere esatta conoscenza di tutte le norme cautelative stabilite per il sistema di lavoro di cui trattasi ed impegnarsi ad osservarle ed a farle osservare.

Nel caso che i lavori di cui al presente articolo siano affidati ai cantieri navali di questa sede, la documentazione sopra prescritta, potrà essere sostituita da una dichiarazione scritta, in triplice copia, controfirmata dal comando di bordo, con la quale la

direzione dei cantieri, nel chiedere l'autorizzazione ad eseguire i lavori, assicurarsi di avere esatta conoscenza delle disposizioni contenute nel presente regolamento e si impegni ad osservarle ed a farle osservare.

La Capitaneria di Porto:

- a) sentito l'eventuale parere dei Vigili del Fuoco e del R.I.Na.;
- b) esaminata la documentazione prescritta dal presente articolo;
- c) esaminati i procedimenti usati nelle operazioni di degassificazione e di pulizia delle tanche, nonché l'esito degli accertamenti di laboratorio effettuati dal consulente chimico del porto;
- d) compiuti tutti gli accertamenti ritenuti opportuni;

autorizzerà, se il risultato dei sopraelencati controlli sarà stato favorevole, l'esecuzione dei lavori di cui ha bisogno la nave cisterna.

A tal fine la capitaneria di porto:

- restituirà al comando di bordo uno degli esemplari del certificato di degassificazione totale, vistato o munito della formula di autorizzazione all'esecuzione dei lavori (allegato "E/2");
- restituirà alla ditta assuntrice dei lavori un esemplare della domanda di accesso a bordo, pure munita della formula di autorizzazione e di esecuzione dei lavori entro i limiti di cui al certificato di degassificazione (che sarà individuato con l'indicazione del consulente chimico di porto estensore e della data), nonché una copia dell'elenco del personale da impiegarsi nei lavori stessi, anch'essa munita della formula di autorizzazione di accesso a bordo;
- Altra copia di tale elenco sarà consegnata al comando della nave, che dovrà controllare che le persone che salgono a bordo per l'esecuzione dei lavori siano quelle e soltanto quelle comprese nell'elenco.

Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere richiesta, a cura e spese degli interessati, l'assistenza di idoneo personale iscritto nei quadri del personale volontario del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, nel numero che sarà stabilito dalla Capitaneria di Porto.

Articolo 24

(Lavori di manutenzione eseguiti senza degassificazione)

Potranno essere eseguiti, senza necessità di preventiva degassificazione ed anche prima di iniziare le operazioni di carico e scarico o durante le medesime, quei lavori di ordinaria manutenzione, eseguibili con personale e mezzi di bordo, che presentassero carattere di urgenza, limitatamente, però ad organi dell'apparato motore, ed in appositi locali ad essi adiacenti.

Neanche detti lavori, peraltro potranno essere iniziati senza la preventiva autorizzazione della Capitaneria di Porto.

A tale scopo il comandante della nave o per lui l'Agente dovrà presentare alla Capitaneria di Porto domanda di autorizzazione in duplice esemplare in cui dovrà essere riportato l'esatto elenco dei lavori da compiere con l'indicazione dei locali ove saranno eseguiti e della loro previa durata.

La Capitaneria di Porto, esaminata la richiesta, concederà il permesso di inizio dei lavori subordinandolo però alla presentazione di:

- a) esplicita dichiarazione del comandante della nave che attesti che i lavori vengono eseguiti sotto la sua responsabilità, con la precisazione se nei locali motori esistano o no impianti a fiamma;
- b) certificato del consulente chimico del porto, di cui all'art. 27, attestante che i locali interessati all'operazione sono liberi da gas e pertanto si possono compiere i lavori richiesti. Nel certificato dovrà anche venir espressamente dichiarato se nell'esecuzione dei lavori potrà essere o no acconsentito l'uso della fiamma libera.

Sono escluse dall'obbligo di esibire il certificato di cui sopra la punto b) le navi nei cui locali motori siano installati impianti a fiamma (caldaie, calderine, ecc.), purché l'esecuzione dei lavori stessi non comporti l'uso di fiamma libera, arco voltaico o altri mezzi che possano generare calore, o scintille o, comunque, sorgenti di ignizione.

I lavori di pitturazione ed i lavori fuori bordo agli organi di governo e di propulsione, oppure alle ancore, possono essere eseguiti senza la preventiva autorizzazione, ma previa comunicazione scritta dal comandante della nave della Capitaneria di Porto contenente il formale impegno che i lavori stessi saranno eseguiti a mezzo di attrezzature antiscintilla e senza l'impiego di fiamma libera o di arco voltaico o di altre sorgenti di ignizione.

Articolo 25 (Lavori in rada)

Quando la nave cisterna deve compiere in rada lavori che immobilizzino, anche parzialmente, l'apparato motore, dovrà prendere ancoraggio nell'area delimitata da una circonferenza di raggio di miglia 0,5, avente il centro nel punto di rilevamento 270° a miglia 1,5 dal faro della Vittoria.

La nave stessa potrà fare a meno dell'assistenza continua di rimorchiatori, quando le condizioni meteo marine – a giudizio della Capitaneria di Porto – siano tali da garantire la sicurezza dell'ancoraggio.

Articolo 26 (Lavori a bordo delle navi cisterna in disarmo e contenenti residui di prodotti petroliferi)

Le navi cisterna che vengono messe in disarmo nelle acque portuali dovranno avere il certificato di de gassificazione totale, da sottoporre a convalida ogni 48 ore nei primi 10 giorni e successivamente ogni 10 giorni.

Sulle navi che hanno residui di prodotto petroliferi raccolti in uno degli spazi per il carico oppure in uno spazio a ciò appositamente destinato, la Capitaneria può, sentiti il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, il R.I.Na. ed il consulente chimico del porto, consentire l'esecuzione di lavori anche a caldo, purché i restanti spazi per il carico ed altri spazi pericolosi siano stati preventivamente bonificati.

Il locale nel quale sono stati raccolti i residui deve essere mantenuto ermeticamente chiuso ed ogni tubolatura comunicante con altri spazi della nave deve

essere intercettata mediante flangia cieca. L'unica comunicazione con l'esterno deve essere costituita dalla tubolatura degli sfoghi gas che, se è in comune con quelli degli altri spazi per il carico, deve essere intercettata in modo da evitare la comunicazione con tali spazi.

E' vietato eseguire lavori che interessino le pareti, il cielo, ed il fondo del locale nel quale sono raccolti i residui oppure che interessino le pareti, il cielo, il fondo o l'interno degli spazi per il carico, dei locali o depositi contigui, anche 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 al perimetro esterno del locale nel quale sono raccolti i residui e della proiezione sul piano di lavoro scoperto dallo sbocco della tubolatura degli sfoghi del gas. tale sbocco deve essere situato ad un'altezza dal piano di lavoro scoperto non inferiore a 6 metri.

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 in cui viene eseguito il lavoro autorizzato o si tengono fiamme libere accese o si sviluppano scintille o calore, i boccaportelli del locale nel quale sono raccolti i residui devono essere abbondantemente irrorati con acqua o pioggia.

Qualora, per esigenze derivanti la struttura della nave, alcune disposizioni del presente articolo non siano applicabili, la Capitaneria, sentito il parere dei predetti organi tecnici competenti e del consulente chimico del porto, può dispensare dalla loro applicazione, purché non sia compromessa la sicurezza delle persone, della nave e del porto.

Articolo 27

(Certificato di de gassificazione e di non pericolosità)

(Allegato "F")

Le navi cisterna che ad ultima scarica debbono essere ormeggiate ad una banchina che non sia di quelle destinate al carico ed allo scarico di liquidi infiammabili o debbano effettuare lavori di pulizia o riparazione o debbano entrare in bacino di carenaggio o essere tirate sullo scalo di alaggio, o passare in disarmo, o imbarcare passeggeri, devono essere degassificate ed essere in possesso del relativo certificato.

le navi cisterna che arrivano in zavorra per compiere una delle azioni previste dal comma precedente, o per altre ragioni, devono dar fondo in rada. Dette navi, se munite di un'attestazione in corso di validità dell'autorità Marittima nazionale dell'ultimo porto di scarica, comprovante la loro avvenuta de gassificazione, potranno essere autorizzate ad entrare nel porto quando il comandante dichiara espressamente e formalmente che durante la navigazione o a causa della stessa non sono variate le condizioni di sicurezza in base alle quali viene rilasciata la predetta attestazione.

In caso diverso, le medesime devono essere sottoposte a controllo del consulente chimico di porto.

I certificati di de gassificazione e di non pericolosità non potranno essere rilasciati per una validità superiore a 48 ore.

Solo i certificati rilasciati alle navi cisterne in disarmo dopo una permanenza di 10 giorni, potranno avere una validità superiore.

Articolo 28

(Operazioni di de gassificazione, lavaggio e bonifica delle navi)

Le operazioni di lavaggio, de gassificazione e bonifica delle navi cisterna dovranno essere preventivamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto che, sentiti se del caso il R.I.Na., il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ed il consulente chimico di porto, stabilirà di volta in volta le modalità e le cautele da adottare ai fini della sicurezza delle persone e della nave.

Le acque di lavaggio ed i residui oleosi possono essere consegnati alle imprese autorizzate a ritirarli; in caso diverso le navi cisterna dovranno trattenerli a bordo fino a quando i residui stessi non potranno essere scaricati a largo, fuori dei limiti di interdizione stabilite dalle norme internazionali vigenti in materia.

Articolo 29

(Imprese di lavaggio, de gassificazione e bonifica delle navi cisterna)

Le operazioni di de gassificazione, di lavaggio e di bonifica delle navi cisterna, ove non vengano effettuate dalla nave con il personale ed i mezzi di bordo, possono essere affidate ad imprese specializzate ed autorizzate dalla Capitaneria di Porto.

In entrambe i casi tali operazioni dovranno compiersi sotto il controllo del consulente chimico di porto.

L'impresa assuntrice dei lavori di cui trattasi, prima degli inizi degli stessi, dovrà chiedere l'autorizzazione alla Capitaneria di Porto, con una domanda in triplice esemplare, controfirmata dal comandante della nave.

Alla domanda dovrà essere allegato l'elenco, in triplice copia, delle persone che verranno impiegate nel lavoro, con l'attestazione che trattasi di personale dipendente dall'impresa, pratico del lavoro da eseguire ed edotto dei pericoli che si possono incontrare ove non vengano osservate scrupolosamente le prescritte norme cautelari, (Allegati "E", "E/1", "E/2"), e, in particolare quelle di cui al presente regolamento.

Una copia dell'elenco, vistata dalla Capitaneria di Porto, verrà restituita all'impresa perché possa esibirla al personale di vigilanza ai varchi e nelle zone portuali; un'altra verrà consegnata al comando della nave, il quale dovrà controllare che le persone che accedono a bordo per l'esecuzione dei lavori siano quelle e solo quelle nell'elenco.

Analoga preventiva autorizzazione della capitaneria di porto dovrà ottenere il comandante della nave nel caso che le operazioni di de gassificazione vengano effettuate in rada con i mezzi e personale di bordo.

Articolo 30

(Modalità d'esecuzione delle operazioni di lavaggio, di de gassificazione e di bonifica)

Le operazioni di pulizia delle tanche, qualora vengano eseguite con personale di terra, dovranno essere affidate ad impresa iscritta nei registri della Capitaneria di Porto.

L'impresa assuntrice dei lavori non potrà darvi inizio se non avrà ottenuto l'autorizzazione scritta dalla Capitaneria di Porto. A tale scopo, dovrà unire alla relativa domanda, redatta secondo le modalità indicate nell'art. 29, una dichiarazione scritta del consulente chimico di porto, attestante l'avvenuto accertamento, mediante ispezione di tutte le tanche, dello stato di non pericolosità della nave anche nei riguardi di possibili intossicazioni per gli uomini destinati alla pulizia.

Anche le operazioni di pulizia delle tanche dovranno svolgersi sotto il controllo del consulente chimico di porto.

Durante tali operazioni, il comando della nave dovrà disporre, sotto la propria responsabilità, che:

- 1) sia osservato il divieto di fumare o di accendere fiamme libere su tutta la nave, fatta eccezione per quei locali specificatamente indicati ed autorizzati da Comando di bordo stesso; appositi avvisi devono ricordare tale divieto;
- 2) nessuno a bordo porti addosso fiammiferi, accendisigari od altri congegni o materiali che possano produrre scintille, nonché calzature chiodate;
- 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 dovranno essere sempre e dovunque rimossi e raccolti in appositi recipienti opportunamente sistemati in zone di sicurezza;
- 5) non sia arbitrariamente modificato o manomesso l'impianto elettrico;
- 6) non si faccia uso, per le porte d'accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali, salvo che venga depositata doppia chiave nella custodia di emergenza della nave;
- 7) per gli addetti alla manipolazione delle merci di cui alle lettere c) e d) dell'art. 1) siano disposti mezzi di protettivi personali e materiali di pronto soccorso adeguati alle caratteristiche delle merci, in relazione alle vigenti disposizioni antinfortunistiche.

La prescrizione di cui al punto 2) del comma precedente non si applica alle navi che trasportano gas non infiammabile o liquidi velenosi non infiammabili.

Inoltre, l'impresa assuntrice dei lavori dovrà disporre affinché:

- a) gli attrezzi per la rimozione dei residui melmosi dal fondo delle tanche e per la raschiatura delle pareti siano di rame, di ottone o di legno duro, senza chiodature;
- b) i recipienti per la raccolta di detti residui siano di legno, o di tela, o di plastica e, per il sollevamento in coperta dei recipienti stessi siano usati soltanto dei cavi vegetali e bozzelli di legno;
- c) il personale addetto usi scarpe con suola di corda, di panno o di gomma;
- d) i locali in cui si procede alla pulizia siano areati con maniche a vento o con sistemi che escludano l'impiego di mezzi meccanici.

Articolo 31
(Certificato di degassificazione totale)

Ultimate le operazioni di de gassificazione, le quali devono anche comprendere la radicale pulizia di tutte le tanche, il consulente chimico di porto dovrà effettuare accurati accertamenti in ogni locale della nave. Tali accertamenti dovranno essere eseguiti con idonei apparecchi rilevatori, successivamente, a cura dello stesso consulente chimico, dovranno essere prelevati ed esaminati in laboratorio i residui delle sostanze che pure rimangono nelle tanche, anche dopo l'effettuazione delle operazioni di pulizia.

Ultimate con esito favorevole queste prove, il consulente chimico potrà rilasciare il "certificato di de gassificazione totale". DA tale certificato dovrà risultare in modo specifico:

- a) che le operazioni di de gassificazione, comprese in esse la pulizia di tutte le tanche, sono state effettuate con l'osservanza di tutte le prescrizioni di cui al presente Regolamento;
- b) che non esistono, in alcuno dei locali di bordo, gas tossici, infiammabili od esplosivi;
- c) se ed in quale locale potrà essere fatto uso di fiamma libera;
- d) quali lavori, in definitiva, potranno essere autorizzati ed in quali locali i lavori stessi potranno essere eseguiti;
- e) la data e l'ora in cui debbono considerarsi ultimate le operazioni di de gassificazione.

Il suddetto documento, quindi, sarà presentato alla Capitaneria di Porto, in triplice esemplare, a cura del comando di bordo. Altra copia del documento dovrà essere consegnata al pilota di servizio che si reca a bordo, prima di iniziare la manovra di entrata in porto.

Documento Firmato
in originale