



**Progetto di realizzazione del nuovo sealine e del campo boe per lo scarico
di gasolio e benzina da navi petroliere al largo del Porto di Pescara**

**Relazione tecnica - Chiarimenti volontari del Proponente nell'ambito della
Procedura Istruttoria VIA**

**ALLEGATO 15 – Ordinanza N.95/01 Capitaneria di Porto – “Regolamento di
sicurezza per le operazioni di carico scarico trasbordo sosta e lavori a bordo
delle navi adibite al trasporto alla rinfusa delle merci pericolose allo stato
liquido e/o gassoso nel porto di Pescara”**

Marzo 2014
Id: Allegato_15





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO
PESCARA

ORDINANZAN° 95/01

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

- VISTO** *il Decreto Ministeriale 31 luglio 1934 recante "Approvazione delle norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego e la vendita di oli minerali, e per il trasporto degli oli stessi"; (aggiornato con modifica giusta Ord. 09/2002 datata 21/02/2002)*
- VISTA** la Circolare protocollo 545290 Titolo: Polizia e Sicurezza dei porti (Vigilanza Costiera) Serie I[^] n° 64 datata 29.10.1969 e successive modifiche;
- VISTI** il Dispaccio Prot. n° 5202080 in data 17.07.1993 del Ministero della Marina Mercantile - Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti, avente per oggetto: "Studio preordinato ad una migliore localizzazione degli impianti e stabilimenti costieri negli scali marittimi e per la minimizzazione dei rischi in materia di sicurezza e di tutela ambientale";
- VISTA** la Circolare Titolo "Polizia e Sicurezza dei Porti - Vigilanza Costiera" serie II[^] n° 23 in data 23.06.1994 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione";
- VISTO** il Dispaccio Prot. n° 83/051908/11 in data 24.10.1996 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto – III° Reparto, avente per oggetto: "Traffico unità mercantili -Piano assegnazione punti di fonda";
- VISTO** il D.P.R. n° 268 in data 19.05.1997 recante "Regolamento di attuazione della Direttiva 93/75/CEE concernente le condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti", la Direttiva 96/39/CE che modifica la precedente, nonché il Decreto 30.12.1997 recante "Modalità di trasmissione delle informazioni e conservazione dei dati di cui all' art. 4 del predetto Regolamento";
- VISTO** il Decreto Ministeriale in data 22.04.99 recante modifiche al D.P.R. n° 268 del 19.05.1997;
- VISTO** *il parere espresso della Commissione Consultiva per il Controllo delle Armi nel verbale n° 12/99/E del 19/05/1999; (aggiornato con modifica giusta Ord. 09/2002 datata 21/02/2002)*

- VISTO** il Dispaccio prot. ICDM/2/1494 datato 20.07.1999 del Ministero dell' Ambiente - Ispettorato Centrale per la Difesa del Mare Divisione II^ - Prevenzione e Lotta all'inquinamento marino, con all' oggetto la Legge 15.12.1998 n° 464 "Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla preparazione della lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi (Londra 30.11.1990)";
- VISTO** il Dispaccio n°3/91160 in data 10/12/99 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - DEM 3 recante "Disciplina dell'attività dei Consulenti Chimici di Porto";
- VISTO** *il dispaccio n° DEM3/1293 in data 24/05/2000 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione Unità di Gestione Infrastrutture per la Navigazione ed il Demanio Marittimo - DEM3; (aggiornato con modifica giusta Ord. 09/2002 datata 21/02/2002)*
- VISTO** il Regolamento locale del Gruppo Ormeggiatori Pescara/Ortona;
- RITENUTO** necessario modificare ed integrare le disposizioni contenute nella propria Ordinanza n° 25/74 in data 11.10.1974 recante "Regolamento di Sicurezza per le operazioni di carico, scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo delle navi mercantili adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e/o gassoso" nell'ambito del Circondario Marittimo di Pescara;
- VISTE** le proprie Ordinanze nn. 10/79, 06/87, 45/00, 05/01, 38/01, 72/01, 80/01, 89/01 e 91/01 rispettivamente in data 30.04.79, 22.01.87, 22.06.00, 07.02.01, 31.05.01; 30.08.01, 06.09.01, 12.10.01 e 17.10.01;
- VALUTATA** l'opportunità di attivare un sistema di prevenzione dell'inquinamento delle acque portuali e marine più rispondente alla sicurezza ambientale ed operativa;
- CONSIDERATO** altresì necessario minimizzare i rischi connessi alla permanenza delle predette navi nella rada e nel porto di Pescara;
- TENUTO CONTO** delle valutazioni espresse dalla Commissione Locale di Collaudo di cui all'art. 48 c.6 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, in occasione del collaudo del Deposito Costiero della Società "Abruzzo Costiero srl" conclusosi positivamente il 10.05.01;
- VISTO** il foglio n° 2408 in data 27.03.01, con il quale il Comando Provinciale VV.F. di Pescara indica le prescrizioni di carattere tecnico da attuare ai fini antincendio per la movimentazione di prodotti di categoria "A";
- VISTO** il verbale di riunione redatto il 25.06.01 presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Unità di Gestione Infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo Div. DEM2B;
- VISTO** il Dispaccio n° DEM2B - 1054 in data 27.06.01 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione DEM2, con il quale il predetto Ministero concede alla Società "Abruzzo Costiero" l'esercizio provvisorio per la movimentazione di prodotti

petroliferi di categoria "A", "B" e "C";

VISTI gli artt. 17, 30, 62, 63, 65, 81, 98, 1174 e 1231 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di Esecuzione (parte marittima);

ORDINA

Art. 1

Sulla base della corrispondenza richiamata in premessa, è approvato l'annesso **"Regolamento di Sicurezza per le operazioni di carico scarico trasbordo sosta e lavori a bordo delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e/o gassoso. nel porto di Pescara"**.

Art.2

Il presente Regolamento entrerà in vigore il 5 novembre 2001 abrogando contestualmente le Ordinanze di questa Capitaneria di Porto nn. 25/74, 10/79, 06/87, 05/01, 38/01, 72/01, 80/01, 89/01 e 91/01 rispettivamente in data 11.10.74, 30.04.79, 22.01.87, 07.02.01, 31.05.01, 30.08.01, 06.09.01, 12.10.01 e 17.10.01 nonché eventuali altre norme emanate in precedenza in contrasto con le presenti.

Art. 3

I contravventori alle disposizioni previste dalla presente Ordinanza saranno puniti, salvo che il fatto non costituisca più grave e/o diverso reato, a norma degli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione e della Legge n° 979 in data 31.12.1982, e saranno ritenuti responsabili civilmente e penalmente dei danni che dalle loro azioni potessero derivare.

Art. 4

E' fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e fare osservare le norme del "Regolamento di Sicurezza" approvato con la presente Ordinanza, della cui esecuzione sono incaricati gli Ufficiali e Agenti di Polizia Giudiziaria.

Pescara, lì 2 novembre 2001

F.to IL COMANDANTE
C.V. (CP) Ferdinando LAVAGGI

REGOLAMENTO DI SICUREZZA

per le operazioni di carico, scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo delle Navi mercantili adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso.

CAPO I : GENERALITA'

Art. 1

Campo di applicazione

- 1 - Le norme del presente Regolamento si applicano nella rada e nel porto di Pescara e disciplinano le operazioni di carico, scarico, trasbordo e sosta in rada delle navi cisterna battenti bandiera italiana o straniera che trasportano o abbiano trasportato alla rinfusa le seguenti merci pericolose:
- a) liquidi infiammabili;
 - b) liquidi combustibili;
 - c) gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione;
 - d) liquidi tossici;
 - e) liquidi corrosivi.
 - f) altri liquidi pericolosi.

Art. 2

Definizioni

Ai fini del presente Regolamento 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 punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso superiore a 61°C ma non superiore a 125°C;
Sono considerati altresì 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.
 - a) **per gas compressi:** quelli con temperatura critica (quella temperatura al di sopra della quale un gas non può essere liquefatto con un aumento di pressione) inferiore a -10°C, trasportati allo stato gassoso sotto pressione;
 - b) **per gas liquefatti:** quelli con temperatura critica uguale o superiore a -10°C, trasportati allo stato liquido sotto pressione;
 - c) **per gas liquefatti refrigerati:** quelli con temperatura critica uguale o inferiore a -10°C trasportati refrigerati allo stato liquido;
6. **per gas disciolti sotto pressione:** quelli trasportati in soluzione in adatto solvente, sotto pressione. I gas come sopra definiti possono presentare anche caratteristiche di infiammabilità, corrosività e tossicità;
7. **per gas o vapori pesanti:** quelle sostanze allo stato aeriforme con densità relativa rispetto all'aria superiore a 0,9;
8. **per gas o vapori leggeri:** quelle sostanze allo stato aeriforme con densità relativa rispetto all'aria inferiore a 0,9;
9. **per liquidi tossici:** quelli che per ingestione in quantità minima per inalazione o per contatto, producono alterazioni, disfunzioni o danni gravi all'organismo umano

od effetto letale; .

10. **per liquidi corrosivi:** quelli che hanno la proprietà di attaccare materiali metallici o di altro genere nonché di ledere tessuti organici;
11. **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 tossici, 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 nelle cui adiacenze esistano sorgenti di vapore o gas infiammabili, miscele esplosive, vapori o gas velenosi;
 - c) i locali o gli spazi dove si possano verificare stillicidi di liquidi corrosivi o tossici;
12. **per massima concentrazione ammissibile dei vapori o gas di un prodotto:** la massima quantità di vapori o gas di un prodotto che, contenuto in un ambiente di lavoro può essere tollerata dall'organismo umano per un periodo di 8 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 (ppm);
13. **per limite inferiore di esplosività:** la minima quantità percentuale espressa in volume di vapore o gas di un prodotto che, mescolata all'aria alla pressione barometrica di 760 mmHg ed alla temperatura di 15°C, forma miscela esplosiva;
14. **per limite superiore di esplosività:** la massima quantità percentuale, espressa in volume di vapore o gas di un prodotto che, mescolata all'aria alla pressione barometrica di 760 mmHg ed alla temperatura di 15°C, forma miscela esplosiva;
15. **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;
16. **per spazi o locali bonificati:** quelli per i quali il Consulente chimico di porto, avendo accertato, mediante opportune determinazioni, l'assenza di sostanze solide, o comunque pericolose, rilascia il certificato di non pericolosità;
17. **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 di esercizio prevista per quella cisterna;
18. **per crude oil washing (C.O.W.):** il sistema di lavaggio delle cisterne del carico di navi petroliere con l'impiego dello stesso prodotto greggio trasportato;
19. **per Consulente Chimico di Porto:** tecnico in possesso dei requisiti di cui al dispaccio n° 31160 in data 10.12.1999 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Unità di Gestione Infrastrutture per la Navigazione ed il Demanio Marittimo DEM3, iscritto nei registri di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione tenuti dal Capo del Compartimento Marittimo di Pescara;
20. **per stato inerte:** la condizione di un locale la cui atmosfera, indipendentemente o meno dalla presenza della fase liquida e/o di residui solidi e dalla percentuale di vapori e gas infiammabili, abbia un contenuto di ossigeno convenzionalmente inferiore all' 8% in volume e tale condizione

possa permanere o possa essere comunque mantenuta nel tempo al variare della temperatura e della pressione ambiente.

21. **per stato di gas free:** la condizione in cui viene a trovarsi un locale o spazio dopo la completa asportazione della fase liquida e la totale eliminazione dei vapori e dei gas infiammabili, in modo che la sua atmosfera rimanga invariata nel tempo al variare della temperatura e della pressione ambiente.
22. **per stato di non pericolosità:** la condizione in cui viene a trovarsi un locale o spazio la cui atmosfera, indipendentemente dalla maggiore o minore completezza dell'asportazione della fase liquida e dei residui solidi, ha un contenuto di gas e/o vapori infiammabili inferiore al limite inferiore di esplosività (L.E.L.) o superiore al limite superiore di esplosività (D.E.L.) o comunque inferiore al 10% del L.E.L., (percentuale stabilita convenzionalmente per gli idrocarburi dalla National Fire Protection Association NFPA 306) che possa rimanere in tali condizioni per un tempo determinato.
23. **per certificato di non pericolosità:** una dichiarazione scritta redatta dal C.C.P. relativa allo stato e condizione della nave o di uno o più locali della medesima come risultato dell'ispezione effettuata a bordo.
24. **per lavori con impiego di fonti termiche:** qualsiasi costruzione demolizione, modifica, riparazione che comporti il taglio, la saldatura, la molatura o altre operazioni simili che implicino comunque emissione di scintille, proiezione di materiale incandescente o il surriscaldamento delle strutture della nave.
25. **per lavori meccanici a freddo:** qualsiasi costruzione, modifica o riparazione che non comporti il surriscaldamento delle strutture della nave o l'emissione di calore, di fiamma o di scintille.
26. **per non pericoloso per le persone:** significa che nel locale o spazio interessato dai lavori esistono le seguenti condizioni:
 - a) il contenuto di ossigeno nell'atmosfera dell'ambiente esaminato è uguale o superiore al 19,5% in volume (v. NFPA 306);
 - b) le sostanze tossiche (gas o vapori) presenti nell'atmosfera dell'ambiente esaminato, sono entro i limiti delle concentrazioni ammesse (v. tabelle "Threshold Limit Value");
 - c) i residui presenti non sono in grado di sviluppare gas o vapori tossici in quantità tale da modificare le condizioni dell'atmosfera ambiente esistenti al momento dell'accertamento, semprechè queste vengano mantenute attuando le prescrizioni indicate nel certificato del C.C.P..
27. **per pericoloso per le persone:** significa che nel locale o spazio interessato dai lavori non è stata riscontrata una delle condizioni richieste per definirlo "non pericoloso per le persone".
28. **per non pericoloso per lavori con impiego di fonti termiche:** significa che nel locale o spazio interessato dai lavori esistono le seguenti condizioni:
 - a) il contenuto di ossigeno nell'atmosfera dell'ambiente esaminato è uguale o superiore al 19,5% in volume (v. NFPA 306);
 - b) la concentrazione dei gas o dei vapori infiammabili presenti nell'atmosfera non supera il 10% del L.E.L. (v. NFPA 306);

- c) i residui presenti non sono in grado di sviluppare, nel corso dei lavori con fonti termiche, gas o vapori infiammabili in quantità tale da far superare il 10% del L.E.L., semprechè le condizioni ambientali esistenti al momento dell'accertamento vengano mantenute attuando le prescrizioni indicate nel certificato C.C.P.;
- d) tutti gli spazi e/o locali adiacenti a quelli interessati dai lavori che contengano o abbiano contenuto sostanze infiammabili o combustibili, si trovano ad un livello di pulizia tale da far escludere la possibilità di un incendio, o sono inertizzati oppure, quando si tratta di cisterne destinate a deposito di bunker o di olio lubrificante o di locale macchine o stazione antincendio, sono state adottate tutte le prescrizioni indicate nel certificato del C.C.P.;

29. **per pericoloso per lavori con impiego di fonti termiche:** significa che nel locale o spazio interessato dai lavori non è stata riscontrata una delle condizioni richieste per definirlo "non pericoloso per lavori con impiego di fonti termiche".
30. **per non pericoloso per lavori di demolizione:** significa che nel locale o spazio interessato dai lavori esistono tutte le condizioni richieste per "lavori con impiego di fonti termiche", e che i residui combustibili presenti non sono in grado di attivare un incendio di intensità tale da non poter essere estinto con i mezzi antincendio predisposti sul posto di lavoro (v. NFPA 306).
31. **per inertizzazione:** significa portare allo "stato inerte" un locale o spazio adottando una delle seguenti procedure:
- a) immissione di anidride carbonica o altro gas non infiammabile ritenuto idoneo dal C.C.P., in quantità sufficiente per portare il tenore di ossigeno dell'atmosfera ambiente ad una concentrazione inferiore all'8% o inferiore al 50% del volume necessario per alimentare la combustione;
 - b) immissioni di acqua in quantità tale da portare la zona interessata dai lavori con fonti termiche a non meno di 1 metro sotto il livello del liquido. In ogni caso, la concentrazioni dei gas o vapori nell'atmosfera soprastante il livello dell'acqua deve risultare uguale o inferiore al 10% del L.E.L.
- La procedura di inertizzazione prescelta e le norme di sicurezza da attuare per mantenere le condizioni di cui sopra devono essere specificate nel certificato del C.C.P..
32. **per inertizzazione con gas infiammabile sotto pressione:** significa che lo "stato inerte" viene ottenuto mantenendo a pressione positiva i serbatoi e le relative tubazioni impiegando gli stessi gas o vapori infiammabili del carico. In tali condizioni ed adottando le precauzioni indicate nel certificato del C.C.P., si potranno effettuare lavori che non interessano direttamente i serbatoi e le loro tubazioni.
33. **per limite inferiore di esplosività (L.E.L.):** si intende la minima quantità, espressa in percento ed in volume, di vapori o gas che miscelati con l'aria alla pressione barometrica di 760 mmHg e a temperatura di 15°C forma una miscela esplosiva;
34. **per limite superiore di esplosività (U.E.L.):** si intende la massima quantità, espressa in percento in volume, di vapori o gas che miscelati con l'aria alla pressione barometrica di 760mmHg e a temperatura di 15°C forma una miscela esplosiva;
35. **per guardia ai fuochi:** si intende il servizio di vigilanza antincendio espletato da personale abilitato;

36. **per sorveglianza antincendio:** si intende la sorveglianza esercitata da personale della nave con i dispositivi antincendio di dotazione della stessa, attivati e pronti all'impiego (manichette stese, linee sotto pressione, estintori portatili sul posto) sotto la diretta responsabilità di un Ufficiale appositamente designato dal Comandante.
37. **per sostanza tossica:** qualunque materiale in grado di provocare danno alle persone. Ciò dipende dalla concentrazione della sostanza, dalla parte del corpo esposta al contatto, dallo stato generale di salute, e dalle differenti caratteristiche individuali.
38. **per Autorità Marittima:** la Capitaneria di Porto di Pescara;
39. **per Ente Tecnico:** il Registro Italiano Navale o altro organismo riconosciuto e autorizzato;
40. **per navi cisterna:** quelle di cui al precedente art. 1;
41. **per naviglio minore:** le unità impiegate per i servizi portuali, le unità da pesca, da diporto e quelle da traffico;
42. **per Società:** si intende il proprietario o gestore del deposito costiero;
43. **per sostanze di categoria "A":** derivati dal petrolio e liquidi aventi un punto di infiammabilità inferiore a 21°C: petroli greggi per raffinazione, etere di petrolio, benzine; e inoltre alcune sostanze che entrano nella composizione di miscele carburanti, come benzolo ed etere solforico, nonché le miscele medesime quando contengono più del 10% di benzina, di benzolo, o di etere;
44. **per sostanze di categoria "B" (infiammabili):** petrolio raffinato, e liquidi aventi un punto di infiammabilità tra 21°C e 65°C compresi acqua ragia minerale (white spirit), e inoltre gli alcoli (etilico e metilico) in quanto usati per la composizione di miscele carburanti;
45. **per sostanze di categoria "C" (combustibili):** oli minerali combustibili, nonché liquidi aventi un punto di infiammabilità da oltre 65°C sino a 125°C compreso; ed oli minerali lubrificanti (nonché oli minerali bianchi), con un punto di infiammabilità superiori a 125°C. In questa categoria sono anche compresi i residui della distillazione per raffinazione (mazut, astachi, pacura, ecc.), da rilavorare con piroscissione (cracking o altri processi); nonché i residui distillati per motori a combustione interna (gasoil, motol, carburol, petrolina, motolina, ecc.). Vi sono infine da annoverare: la vaselina, la paraffina, il bitume del petrolio e il coke del petrolio.

Art. 3 Domanda di approdo

L'Armatore o l'Agente Marittimo Raccomandatario di una nave cisterna in arrivo deve presentare all'Autorità Marittima, con almeno **72 ore di anticipo sulla data di previsto arrivo della nave, la domanda di accosto in duplice esemplare** conforme all'allegato "A" al presente Regolamento.

I dati non ancora noti all'Agente Marittimo al momento della presentazione della domanda, devono essere forniti dal comandante della nave via VHF al momento dell'arrivo in rada della stessa.

L'Agente Marittimo di una nave straniera, prima dell'ormeggio della stessa nel porto di Pescara, dovrà ottemperare a quanto previsto dall'art. 3 della Legge 4 aprile 1977, n° 135.

L'Agente Marittimo, di una nave proveniente da un porto extracomunitario, dovrà altresì ottemperare alle disposizioni previste dal successivo articolo 8 comma 2.

Art. 4 **Messaggio di arrivo nave -Lista di controllo**

I Comandanti delle navi di cui al precedente art. I debbono far pervenire alla Capitaneria di Porto di Pescara, con almeno **36 ore di anticipo** rispetto al previsto arrivo nelle acque territoriali italiane prospicienti il Circondario Marittimo di Pescara, **un messaggio (All. "B") contenente le seguenti informazioni:**

- a) tipo, nominativo internazionale, nome, bandiera, numero IMO, stazza lorda, portata; età della nave, lunghezza fuori tutto, immersione max;
- b) ora previsto arrivo alla fonda o alla stazione piloti;
- c) tipo e quantità del carico;
- d) se la nave è munita di inertizzazione a protezione delle cisterne del carico e le condizioni di efficienza dell'impianto;
- e) se i certificati di sicurezza della nave sono stati rilasciati in conformità alle Convenzioni Internazionali e sono in regolare corso di validità;
- f) data, luogo di rilascio, validità certificato IOPP/Dichiarazione Conformità Marpol;
- g) data, luogo di rilascio, rapporto di ispezione M.O.U.;
- h) data, luogo di rilascio e scadenza certificati assicurativi (C.L.C);
- i) ogni altra notizia relativa all'efficienza dello scafo, apparato motore, organi di governo e dotazioni di sicurezza che pregiudichi la normale e sicura manovrabilità della nave con potenziale pericolo per l'ambiente marino.

Art. 5 **Zona di ancoraggio**

La zona di ancoraggio destinata alle navi che trasportano merci pericolose in attesa di ormeggio nel porto di Pescara , e quella racchiusa in un cerchio avente un raggio di 0.5 miglia con centro nel punto posizionato su Rilv. 060° distanza 2.1 miglia dal faro posto sopra i silos situati alla radice del molo sud del porto di Pescara (**All. "C"**).

Durante la sosta all'ancoraggio, le sopraccitate navi dovranno mantenere in modo permanente l'assetto di navigazione ed in particolare:

1. all'arrivo in rada comunicare all'Autorità Marittima ed al Pratico locale, via radioVHF/FM eh. 16/12, l'ora di ancoraggio e la posizione;
2. tutti i servizi della nave devono essere mantenuti in perfetta efficienza;
3. deve essere assicurata la presenza a bordo del Comandante o del 1° Ufficiale di Coperta, nonché del personale necessario a consentire una rapida manovra dell'unità; in ogni caso dovrà essere presente a bordo almeno 1/3 dell'equipaggio in aggiunta al Comandante o all'Ufficiale in premessa citati;
4. deve essere assicurato ascolto radio continuo sui canali 16 e 12 VHF/FM;

5. deve essere controllata periodicamente la posizione nave allo scopo di accertare tempestivamente che la stessa non stia arando;
6. devono essere mostrati i segnali diurni ed i fanali previsti dalle "Norme per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72)" e dal Codice Internazionale dei Segnali (C.I.S.);
7. in caso di visibilità limitata o di avverse condizioni meteorologiche, dovrà essere rinforzato il servizio di guardia e dovranno essere emessi i segnali acustici previsti;
8. i galleggianti e le unità non autopropulse, dovranno essere continuamente assistiti da uno o più rimorchiatori di adeguata potenza;
9. in caso di condizioni meteorologiche tali da pregiudicarne la sicurezza, le navi ancorate dovranno immediatamente salpare e mettersi alla cappa dandone avviso all'Autorità Marittima ed al Pratico locale.

Art. 6

Dichiarazione del Comandante all'arrivo della nave

- 1) - **Le operazioni di carico scarico e trasbordo delle merci di cui all'articolo 1** non possono avere inizio prima che il Comandante o un Ufficiale da lui incaricato abbia presentato all'Autorità Marittima una dichiarazione (All. "D"), attestante che le sistemazioni e le dotazioni di bordo concernenti le operazioni da compiere e le attrezzature dei servizi di sicurezza della nave e per il pronto soccorso delle persone, si trovino in condizione di piena efficienza e pronte all'impiego.
- 2) - **Il nulla osta all'esecuzione delle operazioni, con l'indicazione delle eventuali prescrizioni, è apposto dall'Autorità Marittima in calce alla domanda di approdo**, un esemplare della quale viene consegnato al Comandante della nave per essere esibito a richiesta di qualsiasi Autorità interessata.

Art. 7

Dichiarazione del caricatore o del ricevitore del carico

I ricevitori o i caricatori dei prodotti di cui all'art. 1, devono presentare all'Autorità Marittima, almeno 2 ore prima dell'ormeggio nave, **una dichiarazione (All. "E")** attestante che gli impianti e le installazioni a terra sono in perfetto stato di pulizia e di efficienza, e che non esiste alcun impedimento all'esecuzione delle relative operazioni commerciali, di cui deve essere esplicitamente precisata l'ora di inizio.

Art. 8

Disposizioni relative all'arrivo ed alla partenza delle navi

- 1 - **L'agente raccomandatorio di una nave** cui si applicano le disposizioni del Regolamento approvato con D.P.R. 19 Maggio 1997, n° 268 recante "Regolamento di attuazione della direttiva 93/75/CEE concernente le condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti, nonché della direttiva 96/39/CE che modifica la predetta direttiva", prima della partenza della nave dal porto, anche in caso di viaggio occasionale, **deve comunicare all'Autorità Marittima le informazioni richieste,**

utilizzando i modelli di cui all'allegato I al Decreto 30 dicembre 1997 (All. "F") e al Decreto 22 aprile 1999 (All. "G").

- 2 - La comunicazione di cui sopra, deve essere parimenti prodotta all'Autorità Marittima, da parte dell'agente raccomandatario di una nave proveniente da porto extracomunitario e diretta in un porto sorgitore o luogo di ancoraggio ricadente nelle acque di giurisdizione del Circondario Marittimo di Pescara, quale condizione di accesso a tale porto o luogo di ancoraggio. Analogamente deve essere notificato all'Autorità Marittima, l'eventuale cambiamento del porto di destinazione della nave deciso nel corso del viaggio;
- 3 - Ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste per l'inosservanza del presente Regolamento, le comunicazioni di cui ai precedenti punti 1 e 2, sono condizione necessaria per il rilascio alla nave dell'autorizzazione all'approdo e/o delle spedizioni;
- 4 - Il Comandante della nave deve allegare alla nota informativa di cui all'art. 179 del Codice della Navigazione l'elenco di controllo per le navi di cui all'allegato II del Regolamento approvato con D.P.R. 19 Maggio 1997, n° 268 come modificato dal Decreto 22.aprile 1999 (All."H").

Tale elenco è messo a disposizione del pratico locale al momento del suo imbarco, il quale verifica la corrispondenza dei dati di cui al predetto elenco con la situazione di fatto a bordo della nave, informando immediatamente via radio l'Autorità Marittima nel caso di rilevate difformità, o nell'ipotesi in cui siano riscontrate deficienze che possano pregiudicare la sicurezza della nave e/o della navigazione;

- 5 - Le navi che hanno presentato la "Dichiarazione Integrativa di Partenza" devono partire entro 24 (ventiquattro) ore dalla presentazione della stessa, ed ottemperare preventivamente, qualora soggette, al disposto dell'art. 3 della Legge 4 aprile 1977, n° 135.
In caso contrario le predette formalità dovranno essere rinnovate.

Art. 9

Arrivi, partenze e movimenti nelle ore notturne

E' fatto divieto di accesso nel Porto canale di Pescara nelle ore notturne (dal tramonto alba) per tutte le navi di cui all'art. 1.

Tuttavia, previa motivata e documentata richiesta dei caricatori/ricevitori del carico avanzata per il tramite dell'Agenzia raccomandataria della nave, l'Autorità Marittima potrà, a proprio insindacabile giudizio, esaminare la possibilità di consentire, eccezionalmente, l'accesso anche in ore notturne delle suddette navi a condizione che le stesse si avvalgano dei servizi portuali, di pilotaggio o di eventuali altri servizi che l'Autorità Marittima dovesse richiedere ai fini della salvaguardia della navigazione e della sicurezza portuale.-

Art. 10
Prescrizioni per il naviglio minore

(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)

Fatti salvi i divieti espressamente previsti dalle vigenti Ordinanze il naviglio minore deve sempre lasciare libera la rotta alle navi maggiori in entrata ed in uscita dal Porto, e non ostacolarne le manovre nella zona di ormeggio, disormeggio ed ancoraggio.

Durante la permanenza in porto di navi cisterna intente alla movimentazione di prodotti petroliferi di categoria "A" e "B", è consentito l'accesso in porto alle altre unità di stazza lorda non superiore alle 1500 tonnellate che dovranno ormeggiare unicamente nel tratto di banchina compreso tra l'imboccatura del porto ed il punto d'ormeggio della nave cisterna e comunque a non meno di 150 metri dalla stessa. Le unità di stazza lorda fino a 150 tonnellate, potranno entrare in porto e transitare in prossimità della nave cisterna alla minima velocità di governo, qualora possibile ad una distanza da essa non inferiore ai 40 metri e solo ed esclusivamente previa autorizzazione da richiedersi via radio (Ch. 12 VHF) a questa Capitaneria di porto. *(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)*

Durante la permanenza in porto di navi cisterna intente alla movimentazione di prodotti petroliferi di categoria "A" e "B", i natanti di stazza lorda fino a 150 tonnellate, potranno entrare in porto e transitare in prossimità della nave cisterna alla minima velocità di governo, qualora possibile ad una distanza da essa non inferiore ai 40 metri e solo ed esclusivamente previa autorizzazione di questa Capitaneria di Porto.

CAPO II: POSTI DI ORMEGGIO - MOVIMENTAZIONE PRODOTTI PETROLIFERI

Art. 11
Posti di ormeggio

Il posto di ormeggio nel Porto di Pescara destinato alla caricazione ed alla scarica di prodotti petroliferi è ubicato sulla Banchina del molo sud del porto canale, in corrispondenza del vecchio Terminale del Deposito "Abruzzo Costiero".

Tale ubicazione può essere variata solo in forza di un provvedimento della Capitaneria di Porto di Pescara sentito il Comando Provinciale dei VV.F., il Genio Civile per le Opere Marittime ed il Chimico del Porto.

Art. 12
Manovre - Sosta all'ormeggio

Le navi di cui all'articolo 1 devono raggiungere i posti di ormeggio nell'ora richiesta dal caricatore o dal ricevitore del carico e riportata sulla domanda di approdo, previo nulla osta dell'Autorità Marittima.

Le navi cisterna potranno manovrare per recarsi all'ormeggio solo in presenza di condizioni meteomarine di sicurezza (vento e mare non superiori a forza 3 delle scale Beaufort e Douglas) e previo imbarco del pratico locale.

Le manovre di tonteggio, ormeggio e disormeggio, devono essere eseguite con cavi di fibra vegetale o sintetica. L'impiego di cavi d'acciaio è consentito purchè siano avvolti su verricello e siano muniti

all'estremità di penzolo di fibra vegetale. I cavi d'acciaio non devono comunque mai incrociarsi con altri cavi.

Nel recarsi all'ormeggio prestabilito o nel lasciarlo, le ancore dovranno essere sempre appennellate e pronte all'uso in caso di necessità.

Qualora particolari esigenze riconosciute dall'Autorità Marittima, dovessero rendere necessario l'uso di una o entrambe le ancore, la maglia capotesta di ciascuna catena nel pozzo deve essere libera, oppure sistemata in modo tale da poter essere facilmente liberata dall'esterno del pozzo onde consentire di filare rapidamente le catene per occhio.

L'apparato di propulsione delle navi, sia all'ancora che all'ormeggio, dovrà essere sempre mantenuto in efficienza e pronto all'accensione.

E' vietato compiere lavori che immobilizzino la nave, anche per tempi brevi, salvo espressa autorizzazione dell'Autorità Marittima e assistenza della nave da parte di uno o più rimorchiatori.

Compatibilmente con le esigenze connesse alle operazioni di scarica, la nave dovrà mantenere sempre un idoneo assetto di navigazione, ed iniziare non appena possibile le consuete operazioni di zavorramento.

Per specifiche e motivate esigenze di sicurezza l'Autorità Marittima può:

- a) vietare ormeggi, disormeggi e movimenti in porto;
- b) prescrivere l'assistenza di uno o più rimorchiatori durante le operazioni di caricazione/ scarica;
- c) disporre in qualsiasi momento, a proprio insindacabile giudizio e/o per motivi di sicurezza, l'immediato disormeggio di qualsiasi nave dal terminale di caricazione/dscarica. La conseguente manovra dovrà essere prontamente eseguita dai comandi delle navi interessate anche a semplice richiesta verbale.

Completate le operazioni di ormeggio e le successive pratiche di arrivo, le navi dovranno dare inizio delle operazioni commerciali.

Ultimate le operazioni di caricazione e/o scarica (compreso il tempo necessario per effettuare zavorra), **le stesse dovranno immediatamente lasciare l'ormeggio.**

L'eventuale permanenza all'ormeggio delle navi per cause di forza maggiore (es. scioperi del personale di terra), e previa apposita richiesta dell'Agenzia raccomandataria della nave, potrà essere autorizzata dall'Autorità Marittima solo nel caso in cui siano garantite le massime condizioni di sicurezza (servizio di guardia fuochi – assistenza rimorchiatore, ecc.).

Le eventuali soste, necessarie per attesa documenti o per motivi non connessi tecnicamente alle operazioni di caricazione e/o scarica, dovranno essere effettuate esclusivamente in rada nella zona di ancoraggio di cui all'art. 5 del presente Regolamento.

Art. 13
Cavi per rimorchio di emergenza

Durante la permanenza all'ormeggio, a cura del Comando della nave devono essere sistemati, a prua e a poppa, due cavi per il rimorchio di emergenza, uno di acciaio ed uno di fibra vegetale o sintetica dati volta alle bitte di bordo e con le gasse appennellate fuoribordo, fino ad un'altezza sul livello del mare idonea per un pronto aggancio delle stesse da parte di rimorchiatori nei casi di emergenza.

Art.14
Dotazioni di sicurezza dei posti di ormeggio

I posti di ormeggio dove si effettuano le operazioni di carico e scarico delle merci di cui all'art. 1 , devono essere dotati di impianti riconosciuti idonei al normale svolgimento delle operazioni stesse, degli apprestamenti antincendio e antinquinamento di cui al successivo art. 16.

Per la prevenzione degli inquinamenti si richiamano in particolare le disposizioni di cui al vigente "Piano operativo di pronto intervento per gli inquinamenti del mare da idrocarburi o da altre sostanze nocive", unitamente alle disposizioni di cui all'art. 54 del presente Regolamento..

Art. 15
Illuminazione dei posti di ormeggio

I posti di ormeggio, destinati alle operazioni di carico, scarico e sosta delle navi di cui all'art. 1 devono essere in permanenza efficacemente illuminati con impianti conformi alle norme di sicurezza vigenti. Durante le operazioni in ore notturne l'illuminazione deve essere adeguata alle esigenze ed assicurata con impianti conformi alle norme di sicurezza vigenti.

Art. 16
Movimentazione di prodotti petroliferi di cat. "A" e "B"
(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)

La movimentazione di prodotti petroliferi di cat. "A" e "B" è consentita alle sottoindicate condizioni:

- a) le manovre di ingresso, di ormeggio, disormeggio e di uscita dal porto fino ad una distanza di 1 miglio dall'imboccatura, devono essere effettuate con l'ausilio di idoneo rimorchiatore con potenza di almeno 800 CV;
- b) il rimorchiatore durante le operazione di scarica dovrà sostare in assistenza nelle immediate vicinanze della nave, pronto ad intervenire con immediatezza in caso di emergenza.

Considerato che il Comando Provinciale VV.F. di Pescara con il foglio in premessa citato ha richiesto, per la movimentazione di prodotti di categoria "A" l'attuazione delle sottoelencate misure:

- 1) - prevedere una distanza di sicurezza di almeno 40 mL fra il perimetro della petroliera ed i fabbricati, impianti e manufatti circostanti;
- 2) - inibire al traffico, all'ormeggio e ad ogni altra attività l'area di banchina compresa tra la recinzione del porto e la sponda del fiume per tutto il tratto relativo a 40 mt. a prua e 40 mt. a poppa della petroliera;
- 3) - inibire alla navigazione lo specchio d'acqua posto ad una distanza di 40 mt. rispetto al perimetro della petroliera;
- 4) - integrare l'attuale servizio antincendio con una squadra di VV.F. costituita da n° 5 unità con n° 1 autobotte, n°2 monitori a schiuma a lunga gittata e n° 2 lance schiumogene;

La Società dovrà provvedere a quanto segue:

- a) il tratto di banchina antistante il perimetro della nave cisterna ed il terminale di scarica, dovrà essere delimitato con transenne ignifughe poste ad una distanza minima di 40 mt. lungo tutto il perimetro della petroliera ovvero laddove dovesse esserci una distanza inferiore, alla massima distanza attuabile;
- b) lungo le transenne devono essere collocati ogni 15 mt. cartelli monitori recanti le scritte "VIETATO FUMARE E/O USARE FIAMME LIBERE", "DIVIETO DI ACCESSO A PERSONE NON AUTORIZZATE", "DIVIETO DI SOSTA" e "PERICOLO DI INCENDIO", per tutta la durata della permanenza in banchina della motocisterna;
- c) la zona limitrofa deve essere sgombra da materiali e da veicoli in attesa di sdoganamento e/o operazioni commerciali;
- d) durante le operazioni di scarica devono essere presenti in porto le attrezzature necessarie per l'apertura dei pozzetti con predisposizione di personale in numero sufficiente; il pozzetto subito a monte del punto di attracco della nave e l'ultimo prima dell'arrivo nel parco stoccaggio, siano mantenuti aperti e vigilati da personale pronto ad eventuali manovre di intercettazione;
- e) eventuali dissesti e/o assestamenti banchina che dovessero verificarsi nel tempo lungo il percorso dell'oleodotto in ambito portuale, devono essere immediatamente rimossi e/o manutenzionati;
- f) prima dell'inizio delle operazioni di scarica, deve essere comunicato a questa Capitaneria di Porto il nominativo dell'incaricato della Società, designato quale "Responsabile delle operazioni del deposito costiero", che dovrà assumere la direzione delle attività all'interno del deposito medesimo. Lo stesso dovrà essere munito di idoneo apparato radio VHF portatile che consenta il continuo collegamento con questa Autorità Marittima ed il coordinamento con il Capo servizio della squadra dei VV.F. responsabile della vigilanza antincendio in banchina.
- g) devono essere comunicate tempestivamente a questa Capitaneria di Porto, sia l'inizio che la fine delle operazioni di scarica;
- h) al termine di ciascuna operazione di conferimento di prodotto, il pozzetto del terminale di scarica, le manichette di movimentazione del carico e le linee del carico devono essere opportunamente spiazzate, svuotate del prodotto stesso e riempite di acqua in caso di movimentazione di benzine/gasolio; di aria compressa in caso di movimentazione di olio combustibile.

- i) **la prevenzione antincendio** dovrà essere garantita dai sottoelencati apprestamenti:
- 1) - una tubazione fissa avente diametro 6" dotata di almeno due attacchi valvolati per idranti UNI 70;
 - 2) - un impianto costituito da una motopompa o elettropompa principale antincendio con portata 100 mc/h e pressione 5 bar al boccalino, e da una motopompa di emergenza con portata 60 mc/h e pressione 4 bar. L'aspirazione deve essere collegata, tramite tubatura di almeno 8" di diametro, ad una presa d'acqua posta almeno a mt. 1 sotto il livello medio del fiume. Le due pompe devono essere provviste di tubazioni in grado di erogare sia acqua che schiuma.
 - 3) - 2000 lt. in fusti di idoneo liquido schiumogeno;
 - 4) - una riserva di schiumogeno di tipo approvato di almeno 400 lt.;
 - 5) - le dotazioni di cui alla prescrizione dei VV.F. di Pescara elencate al 1° comma punto 4 del presente articolo:
una squadra di W.F. costituita da n° 5 unità con 1 autobotte
n° 2 monitori a schiuma a lunga gittata
n° 2 lance schiumogene
 - 6) - n° 2 lance per acqua tipo dual type (effetto multiplo, getto pieno e frazionato);
 - 7) - n° 3 estintori polivalenti con capacità estinguente non inferiore a classe di fuoco 55A-233BC;
 - 8) - n° 4 manichette flessibili aventi ciascuno lunghezza 20 m l.e attacco UNI 70;
 - 9) - n° 1 stazione di emergenza contenente: n° 1 autorespiratore, n° 1 tuta di avvicinamento al fuoco e n° 1 cassetta medicinali di pronto soccorso;

L'impianto antincendio dovrà garantire un'autonomia di almeno 30 min. con erogazione continua di acqua e/o schiuma.

L'impianto dovrà essere provato dal personale preposto (almeno 2 addetti) prima dell'inizio delle operazioni di ormeggio della nave cisterna. Le prove dovranno essere riportate su apposito registro sottoposto mensilmente a "visto" della Sezione Tecnica di questa Capitaneria di Porto, cui dovrà essere tempestivamente segnalata qualsiasi anomalia rilevata.

Il liquido schiumogeno dovrà essere utilizzato nel rispetto delle date di scadenza.

- j) Nel tratto di banchina, immediatamente adiacente alla zona di scarica, dovrà essere predisposta una stazione telefonica fissa/mobile di collegamento diretto con il deposito costiero;
- k) **il servizio antincendio** dovrà essere assicurato (nel rispetto delle indicazioni del Comando Provinciale VV.F. riportate al 2°c. del presente articolo) oltre che dalla squadra di VV.F. di cui al 2°c punto 4 del presente articolo, anche da personale dipendente di una ditta appositamente autorizzata ai sensi della L. 27.12.73 n° 850 di almeno n°2 unità (servizio integrativo antincendio), cui dovranno affiancarsi almeno n°2 addetti della Società idoneamente qualificati ed esperti nelle operazioni antincendio.

Il capo squadra dei VV.F., responsabile della direzione delle operazioni antincendio in banchina e sulla nave. prima dell'ormeggio della motocisterna dovrà verificare ed accertare il buon funzionamento di tutti gli apprestamenti antincendio a sua disposizione, riportandone l'esito su apposito registro e segnalando immediatamente a questa Capitaneria di Porto qualsiasi eventuale anomalia rilevata.

Egli prima dell'inizio delle operazioni di scarica, dovrà predisporre idoneamente il personale a sua disposizione, assicurandosi che ciascuno di essi conosca i propri compiti.

In caso di incendio, il capo squadra dovrà adottare immediatamente tutti i provvedimenti previsti da tale tipologia di emergenza, dandone immediata conoscenza a questa Capitaneria di Porto.

Il personale impiegato in banchina dovrà essere regolarmente assicurato ai sensi delle norme antinfortunistiche vigenti ed opportunamente istruito in merito alle prescrizioni emanate a tutela della sicurezza sui luoghi di lavoro di cui al D.P.R. 626/94 e successive modifiche ed integrazioni.

Tutto il personale addetto al servizio antincendio nonché il personale della Società impiegato in banchina, dovrà indossare idoneo abbigliamento di sicurezza, e tale da essere prontamente e facilmente riconoscibile.

- 1) **la prevenzione antinquinamento** dovrà essere garantita dai sottoelencati apprestamenti:
 - a) 100 mt. di panne galleggianti idonee all'impiego, considerate le peggiori condizioni meteomarine ipotizzabili nel bacino portuale, posizionate alla radice della canaletta di accesso, pronte all'uso in caso di necessità. Ulteriori 50 mt. di panne galleggianti dovranno essere disponibili in banchina ovvero nelle immediate adiacenza. *(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)*
 - b) un idoneo mezzo nautico con almeno 2 persone a bordo, pronto ad intervenire per la stesura delle panne e/o per l'impiego di altri prodotti/materiali disinfquinanti. in aggiunta a 2 persone in banchina che cooperino alla stesura delle panne stesse. *(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)*
 - c) uno skimmer galleggiante completo di centralina idraulica antideflagrante, per il recupero meccanico di idrocarburi, di tipo adeguato alla particolare situazione della banchina ed alla tipologia di prodotti movimentati dal deposito costiero, abbinato ad un contenitore della capacità di 3/5 mc. per la raccolta dei residui oleosi recuperati;
 - d) n° 4 ancorotti con 10 mt. cadauno di catena e 30 mt. di cima in naylon per l'eventuale ormeggio delle panne;
 - e) 400 Kg. di prodotto disperdente di t.a. e di qualità rispondente ai prodotti approvati dal Ministero dell'Ambiente;
 - f) n° 4 sacchi di fibra sintetica assorbente da 50 Kg. cadauno, per la bonifica di eventuali colaggi di idrocarburi in banchina;

g) un congruo numero di prodotti assorbenti (200 fazzoletti oleoassorbenti, 10 mt. di booms) idonei all'impiego;

h) un'unità mobile contenente il sottoelencato materiale:

- gruppo elettrogeno;
- tubazioni oleodinamiche;
- cavo elettrico di alimentazione;
- compressore;
- verricello per varo/alaggio skimmer;
- n° 2 proiettori pronti all'uso in caso di avaria all'illuminazione portuale;

In considerazione delle caratteristiche strutturali del porto, della carenza di ormeggi e della numerosa flotta da esca stanziale la Società, per ovvi motivi di sicurezza non potrà essere autorizzata alla discarica di benzine nei iorni di venerdì sabato e domenica.

La stessa, inoltre, non potrà richiedere più di due discariche mensili di prodotti di categoria "A" e/o "B", e dovrà presentare un piano degli approvvigionamenti trimestrale da concordare con questa Capitaneria di Porto.

Art. 17

Movimentazione di prodotti petroliferi di cat. "C"

(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003):

La movimentazione di prodotti petroliferi di cat. "C" è consentita alle sottoindicate condizioni

- le manovre di ingresso, di ormeggio, disormeggio e di uscita dal porto tino alla distanza di un miglio dall'imboccatura. devono essere effettuate con l'ausilio di un idoneo rimorchiatore con potenza di almeno 800 CV se dotato di propulsione tipo Voith Schneider ovvero un rimorchiatore con potenza non inferiore a 1000 CV indicati se dotato di propulsione ad elica con mantello timone Kort;
(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)
 - il rimorchiatore durante le operazioni di discarica dovrà sostare in assistenza nelle immediate vicinanze della nave, pronto ad intervenire con immediatezza in caso di emergenza.
(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)
1. A monte e valle della nave cisterna ormeggiata deve essere mantenuta una distanza minima di sicurezza da altre navi/natanti non inferiore rispettivamente a 20 e 40 metri;
 2. Il tratto di banchina antistante il terminale di discarica deve essere delimitato con idonee transenne per tutto il perimetro nave e per un'ampiezza di 10 mt.;
 3. Lungo le transenne devono essere collocati, ogni 15 m1., cartelli monitori recanti le scritte "Vietato fumare e/o usare fiamme libere", "Divieto di accesso a persone non autorizzate", "Divieto di sosta" e "Pericolo di incendio", per tutta la durata della permanenza della nave cisterna in banchina;

4. durante le operazioni di scarica devono essere presenti in porto le attrezzature necessarie per l'apertura dei pozzetti con predisposizione di personale in numero sufficiente; il pozzetto subito a monte del punto di attracco della nave e l'ultimo prima dell'arrivo nel parco stoccaggio siano mantenuti aperti e vigilati da personale pronto ad eventuali manovre di intercettazione;
5. eventuali dissesti e/o assestamenti banchina che dovessero verificarsi nel tempo lungo il percorso dell'oleodotto in ambito portuale, devono essere immediatamente rimossi e/o mantenuti;
6. devono essere comunicate tempestivamente a questa Capitaneria di Porto, sia l'inizio che la fine delle operazioni di scarica;
7. al termine di ciascuna operazione di conferimento di prodotto, il pozzetto del terminale di scarica, le manichette di movimentazione del carico e le linee del carico devono essere opportunamente spazzate, svuotate del prodotto stesso e riempite di acqua.

La prevenzione antincendio dovrà essere garantita dai sottoelencati apprestamenti:

- 1) - una tubazione fissa avente diametro 6" dotata di almeno due attacchi valvolati per idranti UNI 70;
- 2) - una motopompa di emergenza con portata 60 mc/h e pressione 4 bar;
- 3) - una riserva di schiumogeno di tipo approvato di almeno 400 lt.;
- 4) - n° 2 lance per acqua tipo dual type (effetto multiplo, getto pieno e frazionato);
- 5) - n° 3 estintori polivalenti con capacità estinguente non inferiore a classe di fuoco 55A-233BC;
- 6) - n° 4 manichette flessibili aventi ciascuno lunghezza 20 mt. e attacco UNI 70;
- 7) - n° 1 estintore carrellabile da 50 Kg.;
- 8) - n° 1 stazione di emergenza contenente: n° 1 autorespiratore, n° 1 tuta di avvicinamento al fuoco e n° 1 cassetta medicinali di pronto soccorso;

L'impianto antincendio dovrà garantire un'autonomia di almeno 30 min. con erogazione continua di acqua e/o schiuma.

Il liquido schiumogeno dovrà essere utilizzato nel rispetto delle date di scadenza.

L'impianto antincendio fisso e mobile di banchina dovrà essere provato dal personale preposto almeno 2 addetti rima dell'inizio delle operazioni di ormeggio della nave cisterna. Le prove dovranno essere riportate su apposito registro sottoposto mensilmente a "visto" della Sezione Tecnica di questa Capitaneria di Porto, cui dovrà essere tempestivamente segnalata qualsiasi anomalia rilevata.

Il servizio antincendio dovrà essere assicurato da 3 unità particolarmente istruite a cura e sotto la diretta responsabilità della Società medesima, di cui 2 dovranno stazionare permanentemente nel tratto di banchina interessato dalla movimentazione degli idrocarburi. Per il servizio in banchina dovrà essere impiegato Personale dei VV.F. o Personale dipendente di Ditte/Società appositamente autorizzate ai sensi della L. 27.12.73 n° 850.

Il personale impiegato in banchina dovrà essere regolarmente assicurato ai sensi delle norme antinfortunistiche vigenti, ed opportunamente istruito in merito alle prescrizioni emanate a tutela della sicurezza sui luoghi di lavoro di cui al D.P.R. 626/94 e successive modifiche ed integrazioni.

Tutto il personale addetto al servizio antincendio nonché il personale della Società impiegato in banchina, dovrà indossare idoneo abbigliamento di sicurezza in modo tale da essere prontamente e facilmente riconoscibile.

La prevenzione antinquinamento dovrà essere garantita dai sottoelencati apprestamenti:

- a) 100 mt. di panne galleggianti idonee all'impiego all'interno del bacino portuale. posizionate alla radice della canaletta di accesso e pronte all'uso in caso di necessità.
Le panne prima dell'inizio delle operazioni di scarica dovranno essere con un'estremità adeguatamente assicurate in banchina e con l'altra pronta ad essere stesa in caso di necessità (ulteriori 50 metri di panne dovranno essere disponibili in banchina o nelle immediate adiacenze);
(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)
- b) un idoneo mezzo nautico con almeno 2 persone a bordo, pronto ad intervenire per la stesura delle panne e/o per l'impiego di altri prodotti/materiali disinfuanti. in aggiunta a 2 persone in banchina che cooperino alla stesura delle panne stesse; *(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)*
- c) uno skimmer galleggiante, completo di centralina idraulica antideflagrante, per il recupero meccanico di idrocarburi, di tipo adeguato alla particolare situazione della banchina ed alla tipologia di prodotti movimentati dal deposito costiero, abbinato ad un contenitore della capacità di 3/5 mc. per la raccolta dei residui oleosi recuperati;
- d) n° 4 ancorotti con 10 mt. cadauno di catena e 30 mt. di cima in nylon per l'eventuale ormeggio delle panne;
- e) 400 Kg. di prodotto disperdente di t.a. e di qualità rispondente ai prodotti approvati dal Ministero dell'Ambiente;
- f) n° 4 sacchi di fibra sintetica assorbente da 50 Kg. cadauno, per la bonifica di eventuali colaggi di idrocarburi in banchina;
- g) un congruo numero di prodotti assorbenti (200 fazzoletti oleoassorbenti, 10 mt. di booms) idonei all'impiego.

Art. 18 **Accesso sulle navi**

- 1 - A bordo delle navi di cui all'art. 1, possono accedere soltanto le persone autorizzate dall'Autorità Marittima.
- 2 - 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.
- 3 - Previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, il servizio di guardia agli scalandroni delle navi potrà essere disimpegnato da altro personale qualificato, in sostituzione di membri dell'equipaggio.
- 4 - In tutti i casi, è vietato l'accesso a bordo delle navi, di persone in stato di ubriachezza; ove trattasi di membri di equipaggio, questi dovranno essere accompagnati a bordo dagli Agenti della Forza

Pubblica e consegnati al Comando di bordo che provvederà a farli opportunamente isolare e sorvegliare.

- 5 - 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.
- 6 - E' consentito, dopo apposita richiesta scritta da parte del Comandante della nave, e la conseguente autorizzazione dell'Autorità Marittima, l'accesso a bordo dei familiari dei membri dell'equipaggio.

Art. 19 **Reti parascintille**

- 1 - Tutte le navi di cui all'art. 1 devono 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 la fuoriuscita di scintille.
- 2 - Nel caso di motori a combustione interna le reti parascintille possono essere sostituite da un dispositivo centrifugo o raffreddante di dimensioni idonee, per la ritenzione o il rapido raffreddamento delle scintille nei tubi di scarico.

Art. 20 **Prescrizioni per i locali apparato motore e caldaie**

- 1 - Durante le operazioni di carico, scarico e zavorramento, è proibito usare i soffiatoi di fuliggine dei fumaioli e dei tubi di scarico in genere. Deve essere evitata in modo assoluto la sfuggita di nafta incombusta dai bruciatori.
- 2 - Al fine di prevenire esplosioni causate da eventuale presenza di gas, è vietato avvicinare fiamme libere alle casse del riduttore ovvero al carter dei motori a combustione interna, quando siano state aperte o rimosse le porte di visita.
- 3 - L'apparato di propulsione (in caso di nave avente due o più apparati, almeno uno di essi) deve essere sempre pronto a funzionare. E' pertanto vietato compiere lavori che possano immobilizzare la nave, anche per brevissimo tempo, salvo espressa autorizzazione dell'Autorità Marittima.

Art. 21 **Scala di sfuggita**

Durante la sosta dovrà essere sistemata, a cura del Comando di bordo e sul lato verso mare della nave, una scaletta tarozzata in corda e legno, che può essere identificata con la "scaletta per piloti".

Particolare attenzione dovrà essere posta dal Comando di bordo, affinché detta scaletta di sfuggita venga mantenuta costantemente distesa lungo la fiancata della nave fino a raggiungere il bagnasciuga, anche durante le operazioni di caricazione e/o scarica.

Art. 22 **Equipaggio**

- 1 - Durante la permanenza in porto o in rada delle navi di cui all'art. 1, devono essere garantiti tutti i servizi di bordo assicurando la continua presenza del Comandante o dello Ufficiale di Coperta e

di una aliquota dell'equipaggio sufficiente ad effettuare il normale svolgimento delle operazioni commerciali nonché qualsiasi manovra di emergenza per la sicurezza della nave e dell'approdo.

- 2 - Il personale addetto alle operazioni di carico e scarico deve essere professionalmente qualificato per l'esecuzione delle stesse e dotato di vestiario/attrezzature di sicurezza conformi alle norme antinfortunistiche prescritte per la tipologia dei prodotti trasportati.
- 3 - L'ingresso nei locali pompe del carico o in locali dove si possano accumulare vapori o gas, oppure dove si possano verificare stillicidi di liquidi velenosi o corrosivi, è consentito soltanto al personale che indossi indumenti protettivi adeguati alla tipologia della merce e sia munito, nel caso di merci tossiche o di liquidi velenosi, di idoneo apparecchio di respirazione. L'uso di maschere antigas a filtro è vietato.

CAPO III: NORME GENERALI DI SICUREZZA

Art. 23 Cartelli indicatori

Durante le sosta in porto o in rada, tutte le navi di cui all'art. 1 devono tenere esposti, ben visibili, nei punti più frequentati della nave ed in quelli interessati da specifici divieti o prescrizioni, appositi cartelli indicanti:

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

Art. 24 Mezzi di accesso alla nave

Per tutta la durata della sosta, in porto o in rada, tutte le navi cisterna devono sistemare una scala di accesso (scala reale) avente i requisiti prescritti dalla Convenzione O.I.L. 1932, ed un mezzo sussidiario di uscita di emergenza (vds. art. 21). Entrambe queste vie di accesso devono essere sempre vigilate da un membro dell'equipaggio o da una guardia fuochi.

Durante le ore notturne o in caso di scarsa visibilità, i suddetti accessi devono essere idoneamente illuminati.

Art. 25 Prontezza all'uso dei mezzi antincendio

- 1 - Durante le operazioni di caricazione, scarica, degassificazione e zavorramento, le attrezzature antincendio fisse e mobili del Terminale e delle navi, comprese le pompe principali e di emergenza, devono essere tenute in perfetto stato di efficienza e pronte all'uso immediato.

- 2 - Le manichette antincendio del ponte di coperta, devono essere munite di boccalini speciali, attaccate agli idranti e distese in coperta. A bordo la pressione del collettore antincendio deve essere costantemente assicurata da almeno una motopompa o da una presa di acqua a terra.
- 3 - Il Comandante della nave o altro Ufficiale responsabile delle operazioni, deve subito rendersi edotto del tipo e caratteristiche delle attrezzature antincendio di cui dispone il Terminale. Nel caso in cui detti impianti in tutto od in parte fossero giudicati inefficienti, il Comandante della nave ha l'obbligo di contattare il responsabile del Terminale per eliminare gli inconvenienti lamentati sospendendo, nel frattempo, le operazioni di cariche e di scarica, e dandone immediata notizia all'Autorità Marittima.
- 4 - Le Società che gestiscono i Terminali, dovranno provvedere affinché sui medesimi vengano osservati e soddisfatti i seguenti obblighi:
- a) dovrà essere lasciato spazio sufficiente per la distesa ed il maneggio delle manichette flessibili e dei mezzi antincendio;
 - b) dovrà essere lasciato sempre ampio spazio libero, in modo da facilitare la possibilità di intervento dei mezzi antincendio e di pronto intervento;
 - c) dovranno effettuarsi prove giornaliere di funzionamento degli impianti antincendio e delle attrezzature antinquinamento, di cui né dovrà essere dato atto in un **apposito registro** da esibire all'Autorità Marittima quando richiesto.

Art. 26

Divieto di fumare o usare fiamme libere

E' fatto assoluto divieto di fumare o di accendere fiamme libere su tutta la nave, fatta eccezione per i locali specificatamente indicati ed autorizzati dal Comando di bordo.

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

- a) carico e scarico di liquidi infiammabili;
- b) operazioni di zavorramento dopo aver scaricato liquidi infiammabili;
- c) operazioni di trasferimento di liquidi infiammabili da una cisterna all'altra;
- d) carica di liquidi combustibili in cisterne non degassificate;

Art. 27

Fiammiferi, accendisigari e simili

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

1. cisterne del carico;
2. locali pompe;
3. locali sottocastello;
4. depositi del ponte di coperta;
5. su tutti i ponti esterni;
6. locali carpenteria e deposito pitture;
7. deposito manichette per il carico;
8. gavoni di poppa e di prua.

Negli altri locali, previa autorizzazione del Comandante, è permesso portare solo fiammiferi di sicurezza.

Art. 28

Cucine di bordo

- 1 - E' vietato l'uso di fornelli di cucina e di qualsiasi utensile per la preparazione a caldo di cibi e vivande quando:
 - a) il Comandante della nave ritenga che esista un potenziale rischio determinato dalla presenza di gas infiammabili che possono essere convogliati nei locali equipaggio e cucina;
 - b) siano in corso operazioni di carico e scarico di liquidi infiammabili attraverso le condotte poppiere del carico, nel caso di locali cucina a poppa.
- 2 - Negli altri casi, il Comandante della nave 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, in caso di impiego di apparecchiature di tipo approvato dai competenti organi tecnici.

Art. 29

Condizionatori d'aria

- 1 - 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'aspirazione di gas nei locali interni.
- 2 - Non appena si sospetti l'ingresso di gas nei locali interni, il condizionamento dell'aria deve essere immediatamente fermato e gli aspiratori fermati e scoperti.
- 3 - 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 possono provocare la combustione di gas infiammabili.

Art. 30

Combustione spontanea

- 1 - Al fine di evitare casi di combustione spontanea, i materiali assorbenti eventualmente presenti 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.
- 2 - Tali materiali, se bagnati, devono essere asciugati e puliti prima di essere sistemati in deposito. Se inzuppati d'olio devono essere puliti o distrutti secondo le norme vigenti.

Art. 31
Precauzioni per evitare scariche elettriche durante le operazioni di carico e Scarico

- 1 - I singoli elementi costituenti i servizi di carico e scarico della nave (contenitori, macchinari, tubolature e relativi accessori, ecc.) devono essere elettricamente continui fra loro e connessi con la struttura metallica dello scafo.
- 2 - Il collegamento delle tubolature della nave con le tubazioni di terra per il carico e scarico di merci infiammabili o che possono formare miscela esplosiva con l'aria deve essere effettuato soltanto dopo l'esecuzione delle operazioni precisate nel presente articolo.
- 3 - I singoli elementi delle tubazioni degli impianti di terra devono essere elettricamente continui fra loro e connessi fino al primo giunto dielettrico e devono essere collegati elettricamente a terra.
- 4 - Del pari i diversi elementi di manichette flessibili devono essere collegate elettricamente tra loro.
- 5 - Il collegamento elettrico nave - 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 delle norme tecniche vigenti in rapporto al luogo in cui è installato. Esso deve far capo ad un estremo ad una efficace presa di terra ed al terminale delle tubazioni di terra mediante cavi di rame protetti contro gli agenti corrosivi meccanici in relazione al suo impiego, di sezione utile non inferiore a 100 mmq e di lunghezza tale da prevenire in esso sollecitazioni eccessive; l'estremità libera di tale cavo, munita di capo corda, deve essere collegabile allo scafo della nave mediante l'apposito dispositivo UNAV o equivalente.
- 6 - La sequenza delle operazioni per la connessione e sconnessione del cavo di messa 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 tubolature degli impianti a terra.
 - b) **sconnessione**
 1. - scollegare e rimuovere le manichette flessibili del carico dalla nave;
 2. - aprire l'interruttore;
 3. - distaccare dalla nave il cavo di messa a terra.

Art. 32
Protezione catodica delle cisterne

- 1** - Durante lo zavorramento di cisterne con protezione catodica devono essere adottate tutte le misure atte a prevenire la formazione di miscele esplosive dovute alla presenza di ossigeno nelle cisterne stesse.
- 2** - Tali misure devono sempre comprendere:
- a) la continua ventilazione delle cisterne;
 - b) il loro completo zavorramento a tappo;
 - c) le valvole di sfogo gas devono essere lasciate aperte, se vi è il collettore; in posizione di automatico se esiste un tubo di sfogo gas indipendente per ogni cisterna;
 - d) 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;
 - e) 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;
 - f) nessuno oggetto metallico o conduttore (recipienti per il campionamento del carico, sonde e/o termometri), deve essere calato nelle cisterne durante la carica, la scarica, e durante la movimentazione in genere del carico. I campionamenti e le misurazioni potranno essere effettuati, con le dovute cautele e con le idonee apparecchiature, almeno 30 minuti dopo l'effettuazione di dette operazioni;
 - g) è proibito caricare nelle cisterne, liquidi infiammabili o prodotti volatili per caduta dall'alto, attraverso i portelli. E' proibito caricare l'acqua dall'alto di una cisterna che abbia contenuto prodotti volatili, fin quando la cisterna non sia stata prosciugata e degassificata;
 - h) nelle cisterne dove sia presente del vapore, è proibito introdurre qualsiasi dispositivo di lavaggio o altri corpi conduttori di elettricità, ancorché collegati a massa;
 - i) è vietato impiegare aria compressa, per la pulizia delle manichette o dei bracci del carico, ad eccezione di quelli impiegati per il travaso di oli combustibili;
 - j) al fine di ridurre al minimo l'accumulo di corrente elettrostatica nei serbatoi a terra ad inizio della scarica di prodotti volatili puliti, la velocità di pompaggio deve essere mantenuta bassa fin quando il personale di terra non abbia comunicato che l'acqua delle condutture è stata completamente espulsa.
- 3** - E' da tenere presente che non tutti i tipi di esplosimetro sono in grado di rilevare la concentrazione di idrogeno.

Art. 33
Imbarco e sbarco di materiali metallici pesanti e voluminosi

In linea di massima e salvo motivate eccezionali circostanze che saranno valutate di volta in volta, durante il corso delle operazioni commerciali non potranno essere effettuati imbarchi e sbarchi di materiali metallici pesanti o voluminosi dalle navi cisterna.

Non potrà in ogni caso essere autorizzata la movimentazione dei materiali di cui sopra, durante l'effettuazione di operazioni commerciali di merci pericolose di cui all'art. 1.a.

I suddetti imbarchi di materiali dovranno essere espressamente autorizzati dall'Autorità Marittima, previo parere del Consulente Chimico di Porto, al di fuori delle operazioni commerciali e su espressa richiesta scritta da parte dell'Agente Raccomandatario, che dovrà pervenire almeno 48 ore prima dell'arrivo della nave nel porto di Pescara.

Nella richiesta dovranno essere contenute indicazioni precise sui materiali e/o merci da imbarcare, nonché sul loro sistema di imballaggio.

Alla richiesta dovrà essere allegata dichiarazione del Comando di bordo attestante la conoscenza delle norme della presente ordinanza e l'efficienza dei mezzi antincendio, nonché la presa visione da parte della Ditta esecutrice la movimentazione. Delle prescrizioni impartite nell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità Marittima.

Le suddette norme non si applicano all'imbarco delle normali forniture alimentari di bordo, comprese le scorte di liquori e tabacchi, purchè tali operazioni vengano effettuate prima di dare inizio e/o alla fine delle operazioni di caricazione o scarica, senza impegnare la coperta, e previo accordo del Comandante della nave con il Responsabile del Terminale.

Art. 34 **Servizi di guardia**

Il Comando di bordo deve provvedere ad assicurare un servizio ininterrotto di guardia alle scale di bordo (ordinaria e di emergenza), per impedire l'accesso agli estranei non autorizzati e per far osservare le precauzioni antincendio ed antinfortunistiche.

Previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, il servizio di guardia di cui al precedente comma potrà essere disimpegnato da guardie giurate o da altro personale qualificato, in sostituzione dei membri dell'equipaggio.

Analogo servizio di guardia deve essere assicurato dal ricevitore o caricatore, per quanto riguarda i controlli sulla sicurezza delle attrezzature a terra.

Il Comando di bordo dovrà curare il rispetto delle sottoindicate prescrizioni:

- a) sia osservato il divieto di fumare o di accendere fiamme libere, di utilizzare radio portatili e torce illuminanti che non siano di tipo antideflagrante (fatta eccezione per quei locali specificamente indicati ed autorizzati dal comando di bordo), e siano stati apposti avvisi in tal senso;
- b) nessun membro dell'equipaggio o altra persona che si rechi a bordo a qualsiasi titolo, rechi fiammiferi, accendisigari od altri congegni o materiali che possano produrre scintille;
- c) nei locali dove ne sia ammesso l'uso ed in assenza degli interessati, non siano lasciati sotto corrente apparecchi elettrici che non facciano parte degli impianti fissi di bordo;
- d) non siano lasciati abbandonati stracci o stoppa usati e/o rifiuti di qualsiasi genere, che devono essere sempre e comunque rimossi e raccolti in appositi recipienti chiusi opportunamente sistemati in zone di sicurezza;

- e) non sia arbitrariamente modificato o manomesso l'impianto elettrico;
- f) 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 nelle custodie di emergenza della nave;
- g) per gli addetti alla manipolazione delle merci pericolose, siano disponibili efficienti mezzi protettivi individuali, e materiali di pronto soccorso adeguati alle caratteristiche delle merci, in relazione alle vigenti disposizioni antinfortunistiche.

Particolari controlli verranno effettuati dall'Autorità Marittima per accertare l'adempimento delle prescrizioni su riportate.

Art. 35

Accosto, ormeggio e sosta accanto alle navi cisterna

E' vietato l'accosto, l'ormeggio e la sosta di qualsiasi natante/galleggiante accanto alle navi con prodotti infiammabili, o vuote ma non degassificate, ovvero in fase di zavorramento, senza autorizzazione scritta dell'Autorità Marittima.

La movimentazione di prodotti petroliferi di cat. "A" non sarà autorizzata qualora sia presente in porto altro naviglio impegnato in operazioni commerciali.

Durante la movimentazione di prodotti di cat. "A", non dovrà esservi alcuna unità ormeggiata entro il raggio di 40 metri a prua e 40 metri a poppa della motocisterna.

Le navi ed i galleggianti autorizzati devono:

- a) spegnere ogni fiamma libera;
- b) porre idonee reti parascintille ai fumaioli ed ai tubi di scarico dei motori a combustione interna e delle cucine;
- c) mantenere a murata durante la manovra d'accosto e per tutto il tempo di sosta, efficienti parabordi di fibra vegetale o equivalente.

Qualora alla nave debbano affiancarsi rimorchiatori in assistenza, tutte le aperture delle cisterne debbono essere chiuse, qualunque sia il prodotto caricato o scaricato, a meno che non si tratti di spazi o locali vuoti e degassificati.

Ove ragioni di sicurezza lo rendano necessario l'Autorità Marittima, nei casi di cui ai comma precedenti, può ordinare la sospensione delle operazioni di carico, scarico o zavorramento.

CAPO IV: OPERAZIONI DI CARICO SCARICO E ZAVORRAMENTO

Art. 36 Responsabilità

Il Comandante della nave deve assicurare che personale appositamente addestrato e con perfetta conoscenza dei sistemi di carica/discarica, delle valvole ecc. sia sempre vigile sulle operazioni di carica/discarica, travaso, zavorramento e bunkeraggio, allo scopo di poter prontamente intervenire in caso di emergenza.

Art. 37 Sospensioni delle operazioni e segnalazioni di emergenza

I Comandanti delle navi, in caso di avaria o anomalie tali che compromettano la funzionalità degli impianti di bordo e di conseguenza la regolarità delle operazioni commerciali, devono sospendere senza indugio le operazioni stesse informandone immediatamente l'Autorità Marittima.

I Comandanti delle navi devono altresì informare tempestivamente l'Autorità Marittima ed il Responsabile del Terminale, di eventuali sospensioni, incidenti, e/o di qualsiasi altro evento interessante la sicurezza della nave, delle persone e del Terminale.

Analogo obbligo hanno tutti coloro che vengano a conoscenza di circostanze tali da compromettere la sicurezza della nave cisterna o dell'approdo.

Manifestandosi un principio d'incendio a bordo ed a terra, la Società che gestisce il Terminale e i Comandanti delle navi dovranno immediatamente informare del fatto l'Autorità Marittima e i VV.F.

Nello stesso tempo la nave cisterna interessata all'evento dovrà, sia di giorno che di notte, emettere i prescritti segnali acustici ed avvisare prontamente via VHF ch. 16 l'Autorità Marittima.

Una tabella con i numeri telefonici dei Vigili del Fuoco, dell'Autorità Marittima, delle Autoambulanze di Pronta assistenza e di tutti gli altri Enti/Comandi locali ritenuti utili per il pronto intervento, deve essere affissa, a cura delle Società concessionarie dei Terminali in prossimità di apparecchi telefonici collegati con l'esterno e posizionati in postazioni appositamente stabilite, ben visibili e di facile accesso.

Art. 38 Operazioni di carico/scarico e relative misure di controllo e di sicurezza

- 1 - Le manovre a terra relative alle operazioni di carico e scarico della nave ed i collegamenti alla medesima, devono essere effettuati da personale tecnico competente.
- 2 - Le operazioni di carico e scarico devono essere preventivamente concordate e devono svolgersi in stretto collegamento fra il Comando di bordo ed il personale di terra, diretto dal Responsabile del Terminale; le operazioni stesse devono essere sempre presenziate a bordo da un Ufficiale con relativo personale di coperta (tankista, marinaio ecc.), ed a terra dal Responsabile del Terminale o

da un suo tecnico, durante tutto il tempo in cui la nave è operativa (dal collegamento manichette del carico allo scollegamento delle stesse).

- 3 - Nel caso di avaria ed inconvenienti che dovessero compromettere la regolarità delle operazioni, queste devono essere interrotte senza indugio e deve esserne data immediata notizia all'Autorità Marittima.
A tal fine i Terminali, durante le operazioni di carico devono essere muniti di sistema di "Stop d'emergenza" per l'immediata interruzione del funzionamento delle pompe in caso di emergenza.
- 4 - La scarica di prodotti petroliferi e loro derivati, dovrà essere effettuata mantenendo una pressione d'esercizio delle pompe del carico compatibile con le strutture del Terminale, e comunque entro i limiti di sicurezza fissati dal presente Regolamento.
- 5 - E' vietato effettuare lavori che possano immobilizzare la nave, anche per brevissimo tempo, senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità Marittima la quale, se si tratta di navi cisterna con prodotti infiammabili, ovvero con gas non infiammabili ma tossici, o di nave non degassificata, può consentire l'esecuzione delle operazioni di carico/scarico e/o la sosta, solo qualora sia assicurata alla nave l'assistenza da parte di uno o più rimorchiatori.
- 6 - Il personale addetto ai Terminali, deve mantenersi in contatto con il personale responsabile del Deposito Costiero per tutto quanto attiene alla manovra e sicurezza degli impianti ed i loro collegamenti tra banchina e deposito.
- 7 - Durante le operazioni di caricazione e/o scarica a bordo delle navi e in vicinanza dei manifold del carico dovrà permanere costantemente un membro dell'equipaggio, per il collegamento con il personale del terminale per eventuali manovre di emergenza.
- 8 - Le navi dotate di sala controllo centralizzata per l'avviamento/stop delle pompe del carico, per l'apertura/chiusura delle valvole e per la continua verifica dei livelli delle cisterne e delle pressioni di esercizio, dovranno sempre avere un membro dell'equipaggio addetto al carico nei pressi dei manifolds, collegato via radio con l'ufficiale della sala controllo.
- 9 - L'Autorità Marittima dovrà essere prontamente informata dal bordo e dal personale di terra, di qualsiasi interruzione, anche breve, delle operazioni di caricazione/dscarica e dei motivi che l'abbiano determinata.
- 10 - L'Autorità Marittima. potrà disporre. per motivi di sicurezza. l'immediato allontanamento della nave dalla banchina e la sua condotta in rada.

Art. 39

Precauzioni per i locali pompe

- 1 - Una efficiente ventilazione deve essere sempre mantenuta nei locali pompe del carico al fine di rimuovere la presenza di vapori infiammabili.
- 2 - Deve essere sempre evitato l'accumularsi di prodotti petroliferi nelle sentine del locale pompe, le quali devono essere tenute sempre asciutte.

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

Art. 40

Boccaportelli delle cisterne - Portellini di lavaggio - Passaggi in coperta

- 1 - Tutti i boccaportelli delle cisterne, i portellini di lavaggio ed i passaggi in coperta compresi quelli delle cisterne non interessate alle operazioni, dovranno restare chiusi durante le operazioni di caricaione o scarica di prodotti infiammabili, a meno che non siano muniti di retine tagliafiamma in buone condizioni di efficienza e perfettamente sistemate.
- 2 - Per le navi inertizzate, tutte le chiusure di cui sopra devono essere a perfetta tenuta e non si devono avere fuoriuscite di gas.

Art. 41

Precauzioni in caso di cattive condizioni meteorologiche

- 1 - Qualora per particolari condizioni atmosferiche (assoluta calma di vento), si profili la possibilità di una persistenza sul ponte di vapori o gas infiammabili in concentrazioni pericolose, è fatto obbligo di sospendere immediatamente le operazioni di caricaione, scarica, travaso e zavorramento, nonché ogni altra operazione connessa agli stessi.
- 2 - Durante i temporali accompagnati da scariche elettriche, devono parimenti essere sospese tutte le suddette operazioni, provvedendo altresì alla chiusura tempestiva di tutte le aperture delle cisterne e delle valvole del carico di bordo e di terra.

Art. 42

Ispezioni preliminari

- 1 - Prima di iniziare le operazioni di caricaione o di scarica, il Comandante della nave o l'Ufficiale responsabile da lui espressamente delegato, devono accertarsi che siano state adottate tutte le misure di sicurezza ed in particolare le seguenti:
- a) l'equipaggio sia stato informato dell'inizio delle operazioni;
 - b) i segnali di pericolo ed i cartelli indicatori di speciali prescrizioni e divieti siano stati disposti nei punti stabiliti;
 - c) le attrezzature antincendio siano state attivate e pronte all'uso;
 - d) nessuna persona non autorizzata sia presente a bordo;
 - e) siano osservati i divieti di usare fiamme libere;
 - f) nessun lavoro non autorizzato sia stato intrapreso;
 - g) sia vietato di fumare a bordo, ad eccezione dei locali dove ciò è espressamente consentito dal Comandante della nave;
 - h) sia vietato di usare fornelli a fiamma o apparecchi elettrici da cucina se le operazioni impegnano liquidi o gas infiammabili;
 - i) le porte ed i portellini che devono restare chiusi lo siano effettivamente;
 - j) le maniche a vento attraverso le quali è possibile che avvenga la penetrazione di gas nei locali alloggi siano opportunamente orientate e sistemate o intercettate;

- k) tutti i boccaportelli delle cisterne, i portellini di lavaggio e le aperture di ispezione e misurazione siano tenuti chiusi;
 - l) tutti i collettori di carico che non devono essere usati, siano chiusi con flange cieche e siano parimenti chiuse le relative valvole di intercettazione;
 - m) tutti i collettori di carico da usare siano regolarmente predisposti;
 - n) le prese mare e gli scarichi fuoribordo relativi agli impianti del carico e del bunkeraggio siano state chiuse;
 - o) gli ombrinali siano stati tappati;
 - p) i cavi di rimorchio di emergenza siano attestati alle bitte di bordo;
 - q) nessun natante non autorizzato si trovi nelle vicinanze della nave;
- 2 - In particolare l'Ufficiale di bordo responsabile della movimentazione del carico ed il Responsabile del Terminal dovranno redigere e sottoscrivere, **prima dell'inizio delle operazioni di caricazione o scarica dei prodotti di cui all'art. 1**, ciascuno per la parte di rispettiva competenza, una lista di controllo (All. "I") al presente Regolamento in duplice copia, dalla 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.
- 3 - Una copia della lista di controllo dovrà essere consegnata all'Autorità Marittima, ed una conservata dal Comando di bordo.

Art.43

Accorgimenti per il contenimento dei colaggi di liquidi pericolosi e inquinanti

- 1 - Le Società interessate alla movimentazione dei prodotti pericolosi/inquinanti di cui all'articolo 1, devono munire gli approdi di attrezzature idonee per il contenimento di eventuali colaggi.
- 2 - Alla manovra di dette attrezzature, che devono essere di tipo approvato, può essere addetto lo stesso personale destinato agli impianti degli approdi con l'eventuale collaborazione degli equipaggi delle navi.
- 3 - In ogni caso, durante le operazioni di carico e scarico, devono essere predisposte, a cura del Comando di bordo sulla nave, e della Società sulle banchine, apposite ghiotte o altri accorgimenti idonei alla raccolta ed alla eliminazione di eventuali stillicidi o colaggi in mare o sulle banchine portuali dalle tubazioni e dalle connessioni delle manichette.

Art. 44

Manichette ed impianti per la movimentazione dei prodotti

I Comandanti delle navi e la Società sono tenuti, in particolare, a:

- a) **non utilizzare manichette che non siano in re ola con i collaudi periodici svolti dalla Commissione locale ex art. 48 Reg;. Cod. Nav..** o che si sospettino essere in non perfette condizioni di uso e/o comunque non adatte all'impiego;
- b) ordinare l'immediata sospensione delle operazioni qualora si verificano perdite attraverso le connessioni delle manichette o dei bracci, finché non siano stati eliminati gli inconvenienti e la zona non sia stata completamente bonificata.

In ogni caso, durante le operazioni di carico o scarico, devono essere tenuti pronti all'uso, a cura del Comando di bordo e del responsabile del Terminale, appositi materiali assorbenti e/o contenitori o altri accorgimenti atti ad eliminare l'inquinamento.

Art. 45

Carico e scarico contemporanei di merci diverse su o da una stessa nave

- 1 - Il carico e/o lo scarico contemporaneo su o da una stessa nave di merci diverse e incompatibili ai sensi della SOLAS '74 come emendata e dal I\1DG CODE. È vietato.
- 2 - Tuttavia l'Autorità Marittima si riserva, caso per caso sentito il parere dell'Ente Tecnico e del Servizio Chimico del Porto, di autorizzare tali operazioni purchè sussistano le seguenti condizioni:
 - a) la nave ed il Terminale dispongano di impianti approvati in grado di effettuare contemporaneamente il carico oppure lo scarico delle diverse merci;
 - b) le pompe, le tubolature, le valvole ed i relativi accessori, per il carico e lo scarico di ogni singola merce, tra i serbatoi, cisterne o casse della nave ed i depositi a terra, siano indipendenti tra di loro in modo da evitare ogni possibilità di commistione tra merci diverse, in particolare deve essere evitato che tubazioni adibite al carico o scarico attraversino casse o cisterne quando in queste siano contenute merci la cui commistione con le merci convogliate in detti tubi possa causare reazioni pericolose;
 - c) tutti i collegamenti tra le tubolature e le pompe che servono per il carico oppure lo scarico delle merci incompatibili, siano stati intercettati mediante flange cieche;
 - d) le manovre necessarie per le operazioni di carico o scarico siano dirette, a bordo da un Ufficiale appositamente incaricato dal Comandante della nave, e a terra dal Responsabile del Terminale, coadiuvati da un numero di operatori adeguato al quantitativo delle merci ed ai dispositivi degli impianti esistenti a bordo ed a terra.

Art.46

Carico e scarico mediante travaso

(aggiornato con modifica giusta Ord. 09/2002 datata 21/02/2002)

- 1) La caricazione da veicoli e/o carri ferroviari cisterna su nave cisterna, dei prodotti di cui all'articolo 1 commi a) liquidi infiammabili, c) gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione, d) liquidi tossici, f) altri liquidi pericolosi, può essere autorizzata dall'Autorità Marittima su richiesta degli interessati, sentiti il Comando Provinciale VV.F. ed il Servizio Chimico di Porto, sempre che tale operazione possa essere eseguita in apposita banchina, in sussistenza di accertate buone condizioni di prevenzione e difesa antincendio ed a condizione che vengano adottate dagli interessati le misure indicate nel presente articolo.

Nella domanda di approdo deve essere specificato che le operazioni di caricazione saranno eseguite mediante travaso tra veicoli cisterna o carri serbatoio ferroviari e nave.

- 2) La zona di accosto deve essere rispondente ai seguenti requisiti:
 - a.- essere ubicata in posizione decentrata rispetto al traffico portuale;
 - b.- avere estensione tale da assicurare l'agevole e sicura manovra dei veicoli; permettere l'eventuale intervento e agibilità dei mezzi dei VV.F.; consentire inoltre, una sicura dispersione dei vapori

nell'atmosfera, nel caso in cui sia impossibile effettuare il travaso a ciclo chiuso dei prodotti di cui all'art. 1 commi a), c), d), f).

c.- essere a distanza di sicurezza da depositi di merci pericolose;

d.- essere recintata durante le operazioni di travaso, al fine di impedire l'accesso di altri veicoli o di persone non addette a tale operazione;

e.- essere illuminata come prescritto.

3) La caricazione può essere eseguita:

a.- per gravità;

b.- a mezzo di elettropompa azionata da motore antideflagrante (per i liquidi infiammabili);

c.- a mezzo di elettropompa o motopompa (per i liquidi non infiammabili);

d.- con il sistema dei "montaliquidi" a mezzo di gas inerte, sempre che il serbatoio relativo sia stato abilitato in tal senso dai competenti Organi.

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

Durante le operazioni di caricazione, sia a terra che a bordo vi deve essere una persona pronta a chiudere le valvole di intercettazione.

4) a. - per le merci di cui all'art. 1 comma a, con punto di infiammabilità inferiore a 21°C, e per le merci di cui all'articolo 1 comma c, le operazioni di caricazione devono essere eseguite a ciclo chiuso tra il veicolo stradale e la nave.

Nel caso in cui il tipo di veicolo non consenta per le merci di cui all'articolo 1 comma a) (prodotti infiammabili) l'effettuazione del travaso a ciclo chiuso, l'operazione potrà essere autorizzata purchè sussistano integralmente le condizioni di cui al precedente punto 2 lettera b);

b. - per le merci di cui all'art.1 comma d), le operazioni di caricazione devono essere effettuate a ciclo chiuso, allo scopo di evitare dispersione di vapori o gas del prodotto nell'atmosfera;

c.- per le merci di cui all'art.1 comma c) (gas), le operazioni di caricazione devono essere effettuate con manichette munite alle due estremità di una valvola a chiusura rapida.

5) Prima di dare inizio alle operazioni di caricazione si deve provvedere:

a. - ad escludere la caricazione da veicoli che non si presentino in perfetto stato di manutenzione;

b. - a bloccare i veicoli stradali e/o ferroviari mediante il freno di stazionamento/scarpe fermacarri ovvero altro mezzo idoneo;

c. - a prevedere adeguate misure per il pronto allontanamento dei veicoli, in caso di necessità;

d. - ad accertarsi della presenza del personale del servizio antincendio, adeguatamente attrezzato in relazione alle caratteristiche di pericolosità delle merci da travasare;

e. - nei riguardi delle merci infiammabili deve essere altresì provveduto:

1. a collegare elettricamente a terra la nave, secondo le modalità di cui all'art. 31;
2. a collegare elettricamente a terra il veicolo Stradale;
3. 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;
4. a collegare elettricamente le flange di estremità della manichetta alla massa del veicolo e della nave mediante un conduttore flessibile di rame di sezione adeguata;
5. a provvedere alla continuità del collegamento elettrico, se la manichetta è costituita da più tronchi.

6) Durante le operazioni di caricazione:

- a. - l'impianto idrico antincendio della nave deve essere tenuto sotto pressione ed almeno due manichette munite di boccalini devono essere tenute distese sul ponte di coperta o sulle sovrastrutture della nave, in vicinanza dei manifold;
- b. - almeno due membri dell'equipaggio, devono permanere sul ponte di coperta muniti di apparecchio di respirazione e dei mezzi di protezione individuale previsti, pronti ad intervenire.

Anche il personale addetto alle operazioni a terra, deve disporre delle anzidette dotazioni antinfortunistiche;

- c. - i conducenti dei veicoli cisterna devono permanere sul posto;
- d. - nella zona recintata devono essere apposti cartelli con la scritta "VIETATO FUMARE", e non devono comunque essere eseguiti lavori di alcun genere;
- e. - il motore dei veicoli deve essere spento, le luci disinserite e nessun'altra utenza elettrica deve essere in funzione;
- f. - le manichette impiegate per il travaso devono essere costituite da materiale non attaccabile dalle merci e dai vapori dalle stesse emessi. Nel momento in cui si verificano colaggi e/o spandimenti, le operazioni devono essere immediatamente sospese dandone immediata comunicazione all'Autorità Marittima.

7) Per l'esecuzione delle operazioni di travaso è necessario disporre affinché:

- a. - i membri dell'equipaggio addetti alle operazioni di travaso ed il personale di terra, siano stati istruiti in merito alla pericolosità delle merci da movimentare ed agli interventi da eseguire in caso di emergenza;
- b. - i conducenti dei veicoli cisterna siano in possesso delle istruzioni specifiche scritte, di cui alle vigenti norme in materia di circolazione stradale.

- 8) Le operazioni a terra devono essere effettuate da personale che:
- a. - sia specializzato nel maneggio dei prodotti pericolosi, ovvero sia 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.
- 9) Devono essere osservate, qualora applicabili, tutte le altre disposizioni contenute nel presente Regolamento.

Art. 47

Rifornimento di combustibili liquidi o di oli lubrificanti

(aggiornato con modifica giusta Ord. 37/2003 datata 13/06/2003)

Il rifornimento di combustibili ed oli lubrificanti alle navi di cui all'art.1, può essere effettuato solo a mezzo autobotte e previo rispetto scrupoloso di tutte le norme specifiche in materia di bunkeraggio, di cui alla vigente Ordinanza di questa Capitaneria di Porto.

Art. 48

Misure da adottare in caso di pericolo grave

Chiunque si accorga che una nave cisterna non si trovi più in condizioni di sicurezza deve immediatamente informare il Comandante della nave stessa ed il Responsabile del Terminale dello stato di pericolo, per i primi immediati provvedimenti.

I Comandanti delle navi cisterna ed i responsabili dei Terminali interessati, sono obbligati ad informare immediatamente l'Autorità Marittima di qualunque circostanza che intervenga a modificare il normale svolgimento delle operazioni di caricazione o di 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 adiacenti.

In tale eventualità i Comandanti delle navi devono emettere/mostrare i regolamentari segnali acustici/ottici.

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, zavorramento, oppure l'allontanamento delle navi di cui all'art. 1 dal posto di ormeggio o dal porto.

CAPO V: LAVORI A BORDO ED A TERRA

Art. 49

Generalità -Domanda per lavori a bordo

Nessun lavoro può essere autorizzato a bordo delle navi che trasportino o hanno trasportato i prodotti di cui all'art.1 del presente Regolamento senza il preventivo nulla-osta dell'Autorità Marittima, rilasciato al fine di garantire in ogni caso la sicurezza portuale, fatte salve le competenze degli Enti/Organi (A.S.L. - ISPESL ecc.) per quanto concerne il rilascio di specifiche autorizzazioni, l'effettuazione dei controlli e la vigilanza sul rispetto delle norme vigenti in materia antinfortunistica e di igiene del lavoro.

A tale scopo il Comandante della nave o la Ditta/Cantiere incaricata dei lavori, è tenuta a presentare istanza in bollo in duplice copia, (All. "L").

All'istanza deve essere allegato un certificato del Consulente Chimico del Porto.

L'obbligo di promuovere gli accertamenti incombe al Comandante della nave ovvero alla Ditta/Cantiere incaricata dei lavori di riparazione/manutenzione.

Il Comandante della nave e la Ditta/Cantiere sono tenuti a custodire il certificato di cui sopra munito del visto dell'Autorità Marittima.

L'Autorità Marittima, esaminata la documentazione suddetta e compiuti tutti gli accertamenti ritenuti necessari a seconda dei casi, nonché sentiti quando ritenuto opportuno il Comando Provinciale VV.F., l'Ente Tecnico e la A.S.L. competente per territorio, con esito favorevole, emette il proprio nulla-osta per l'esecuzione dei lavori richiesti nel rispetto delle "Norme da osservare ai fini della prevenzione incendi" previste dalla vigente normativa.

I lavori devono essere eseguiti mantenendo le condizioni di sicurezza e osservando scrupolosamente tutte le prescrizioni, raccomandazioni e modalità indicate nel certificato rilasciato dal C.C. P.

La durata del nulla-osta dell'Autorità Marittima è commisurata al tempo suggerito dal C.C.P.; alla scadenza dovranno essere ripetuti gli accertamenti in base all'esito dei quali potrà essere prorogata la sua validità.

Qualora l'Autorità Marittima accerti l'inosservanza delle prescrizioni stabilite e quelle contenute nel presente Regolamento, può ordinare la sospensione dei lavori ed eventualmente l'allontanamento della nave dal porto, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dal presente Regolamento.

Art. 50

Lavori a bordo di navi cisterna non degassificate e non bonificate

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

Fermo il disposto del comma precedente, l'Autorità Marittima può autorizzare, su istanza del Comandante della nave, l'esecuzione di lavori di ordinaria manutenzione o di riparazione purchè sussistano le seguenti condizioni:

- 1) Possono essere eseguiti senza la preventiva degassificazione anche durante le operazioni di carico e/o scarico, lavori di manutenzione o di riparazione che si presentino con carattere di urgenza, limitatamente agli organi dell'apparato motore, agli impianti ausiliari ed elettrici del

locale macchine o in locali non pericolosi situati a poppavia dell'intercapedine di poppa e del locale pompe, purchè non interessino le paratie dei locali pericolosi e fermo restando il disposto dall'art.12 per quanto concerne l'eventuale immobilizzo della nave.

- 2) Possono essere eseguiti lavori di riparazione su navi non completamente degassificate, in caso di accertata necessità, purchè i locali o gli spazi interessati dai lavori stessi e quelli attigui siano stati degassificati o bonificati e purchè i compartimenti o spazi interessati dai lavori in questione siano stati degassificati e bonificati e quelli attigui inertizzati.
- 3) Per gli stessi motivi di urgenza e con le stesse modalità di cui al precedente punto 2), può essere rilasciato il nulla-osta. per lavori di riparazione da eseguire nei locali macchine e caldaie o in altri locali giudicati a distanza di sicurezza dai compartimenti del carico, non degassificati e bonificati o inertizzati, semprechè esistano le condizioni verificate ed attestate dal certificato del C.C.P.

Nel suddetto certificato devono essere specificati i locali e gli spazi in cui i lavori in argomento sono ammessi, e purchè tutti i locali o compartimenti del carico ed i rispettivi collettori siano tenuti chiusi e sigillati.

- 4) Il Comandante della nave non potrà autorizzare lavori di manutenzione e riparazione fintanto che l'impresa incaricata di eseguirli non sia entrata in possesso del "certificato di non pericolosità", rilasciato dal C.C.P. e vistato dall'Autorità Marittima.

Una copia del certificato, controfirmato dal responsabile dell'impresa per quanto concerne la conoscenza e l'attuazione delle prescrizioni e degli accorgimenti stabiliti dal C.C.P. per mantenere le condizioni di sicurezza esistenti all'atto degli accertamenti, deve essere esposto a cura del Comandante, in luogo ben visibile da parte di tutti coloro che devono eseguire i lavori autorizzati.

Per tutta la durata dei lavori autorizzati, dovranno essere scrupolosamente rispettate tutte le precauzioni e le norme antinfortunistiche previste dalle leggi vigenti in materia, e tutte le prescrizioni particolari ed integrative stabilite dal C.C.P. nel certificato.

5) Qualora la mancata effettuazione dei lavori sia di grave pregiudizio per la sicurezza della nave o dell'approdo l'Autorità Marittima, acquisiti i pareri del C.C.P. e dell'Ente Tecnico, potrà concedere deroga di cui ai numeri precedenti del presente articolo, purchè non sia compromessa la sicurezza delle persone, della nave e delle strutture portuali.

In tale eventualità, oltre ad acquisire il certificato del C.C.P., nel quale devono essere annotate le prescrizioni particolari del caso, l'Autorità Marittima, nell'esprimere il proprio nulla-osta, potrà disporre che un C.C.P. presenzi i lavori per tutto il tempo in cui sono impiegate fiamme libere, arco voltaico o altri mezzi che possono comunque sviluppare calore o generare scintille.

Art. 51

Lavori a bordo di navi che hanno i residui dei prodotti petroliferi raccolti in determinati spazi

Sulle navi che abbiano residui di prodotti petroliferi raccolti in cisterne a tale scopo destinate (slop tanks), l'Autorità Marittima potrà rilasciare il proprio nulla-osta all'esecuzione di lavori anche mediante l'impiego di fonti termiche, alle condizioni che verranno stabilite di volta in volta e purchè tutte le cisterne del carico e gli altri spazi pericolosi siano stati preventivamente degassificati e bonificati.

Le cisterne dove vengono raccolti i residui (slops) devono essere riempite per almeno il 95% del loro volume e la quantità di detti residui in esse contenuti deve essere possibilmente non superiore al 30% del volume totale, essendo il resto costituito da acqua.

Tutte le comunicazioni tra le slop tank e le altre cisterne del carico e/o con altri spazi, devono essere scollegate e/o intercettate con flange cieche.

L'unica comunicazione con l'esterno deve essere costituita dalla tubolatura degli sfoghi gas che, se in comune con quella delle altre cisterne per il carico, deve essere anche questa intercettata e/o scollegata. La distanza minima dalla cisterna contenente i residui alla quale potranno essere eseguiti i lavori con impiego di fonti termiche, dovrà essere stabilita dal C.C.P. ed attestato nel relativo certificato nel quale dovranno essere anche indicate le misure di sicurezza da adottare.

Qualora, per esigenze derivanti dalla struttura della nave, alcune disposizioni del presente articolo non dovessero essere applicabili, l'Autorità Marittima, sentiti i pareri ritenuti necessari, potrà concedere deroghe purchè non venga compromessa la sicurezza delle persone, della nave, e delle strutture portuali.

Art. 52

Lavori a bordo di navi degassificate e bonificate

- 1 - L'Autorità Marittima, esaminato l'esito degli accertamenti del Consulente chimico del porto e sulla scorta dei certificati dallo stesso emessi, potrà rilasciare il proprio nulla-osta senza ulteriori accertamenti o acquisizione di pareri, per l'esecuzione di lavori a bordo di navi degassificate e bonificate.
- 2 - Il suddetto nulla-osta sarà subordinato all'osservanza della vigente normativa antincendio, e di quanto previsto dal presente regolamento.

CAPO VI: CONSULENTI CHIMICI DI PORTO

Art. 53

Attività dei consulenti chimici di porto

I Consulenti Chimici di Porto autorizzati ad esercitare nei porti del Circondario Marittimo di Pescara devono essere iscritti, ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione, in apposito registro tenuto dal Capo del Compartimento Marittimo di Pescara.

L'esercizio dell'attività è consentita alle condizioni di cui al Dispaccio n. DEM3/91160 in data 10/12/1999 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

CAPO VII: NORME ANTINQUINAMENTO

Art. 54

Prevenzione inquinamento acque

1. Salva l'applicazione delle norme vigenti in materia di prevenzione degli inquinamenti delle acque del mare, i Comandanti delle navi e la Società devono adottare durante le operazioni di carico, scarico, zavorramento e lavaggio C.O.W., tutte le misure necessarie per evitare l'inquinamento delle acque, in relazione alla natura delle merci indicate al primo comma dell'articolo 1.
2. Qualora, nonostante le cautele prescritte nel presente Regolamento si verifichi comunque spandimento di sostanze inquinanti, le società concessionarie, dopo il nulla osta ottenuto dall'Autorità Marittima dovranno provvedere senza indugio alla bonifica degli specchi acquei interessati dall'inquinamento.
3. Le Società concessionarie dei terminali petroliferi dovranno disporre di personale idoneo e di tutti gli apprestamenti antinquinamento di cui al precedente articolo 16 comma 1).
4. Le stesse Società dovranno altresì segnalare tempestivamente all'Autorità Marittima, qualunque sversamento di prodotto inquinante avvenuto durante le operazioni di caricazione/discarica o del quale siano comunque venute a conoscenza, fermo restando l'obbligo di sospendere immediatamente qualsiasi operazione commerciale in corso riconducibile all'evento in questione.
5. Il Comandante della nave ed il Responsabile del Terminale sono tenuti congiuntamente ad osservare tutte le norme che, per quanto rientra nelle loro responsabilità, sono prescritte dalla Legge sulla Difesa del Mare (L. 979/82 e succo mod.), nonché dai vigenti "Piano nazionale per la prevenzione degli inquinamenti del mare da idrocarburi" e dal "Piano locale per prevenire l'inquinamento del mare da parte di sostanze inquinanti".

CAPO VIII: VIGILANZA**Art. 55
Attività di vigilanza**

All'Autorità Marittima compete la vigilanza sulle operazioni indicate nell'articolo 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 modo possibile il compito di vigilanza sulla nave, sulle attrezzature del carico e sugli impianti e mezzi antincendio sia a bordo che a terra.

DOMANDA DI APPRODO

Pescara, _____

Alla Capitaneria di Porto
Sez. Tecnica
PESCARA

Il sottoscritto(1) _____ nella qualità di
(2) _____ avendo chiesto l'autorizzazione di approdo
per la nave sottoindicata, in previsto arrivo per il giorno _____ alle ore _____,
come previsto dal Regolamento per la disciplina del servizio marittimo e degli accosti nel porto di
Pescara, dichiara quanto segue:

1- NAVE

Tipo _____ Nome _____ Bandiera _____
T.S.L.(GT) _____ T.S.N. (NT) _____ DWT _____
Immersione Av _____ Immersione Ad _____
Immersione massima _____
Proveniente da _____

Agente Raccomandatario _____
Via _____ n. _____ tel. _____

La nave è carica di tonn. metriche _____ di(3) _____

- La nave è vuota e non / è: lavata - degassificata - bonificata
L'ultimo carico trasportato è stato di tonn. metriche _____ di(3) _____
- La nave è vuota e: lavata - degassificata - bonificata
Mezzi usati per lavaggio - degassificazione - bonifica _____
Data operazione _____

Durata presunta della sosta _____
ormeggio richiesto _____ ;

Altre informazioni utili:

Nom. Int.1e (C.S.) _____ - IMO Number _____ - Certificazione
Memorandum Parigi(MOU) del _____ - Prescrizione 8deficiencies) SI (yes)/NO

MOTIVO DELL'APPRODO:

- per caricare/scaricare(4) tonno metriche _____ di(3) _____

- Nome del ricevitore o caricatore o dei loro eventuali rappresentanti o mandatari _____

- per eseguire le seguenti riparazioni _____

- per sosta inoperosa: motivo(5) _____

Pescara, _____

L'Agente Marittimo Raccomandatario

ANNOTAZIONI DELL'AUTORITA' MARITTIMA:

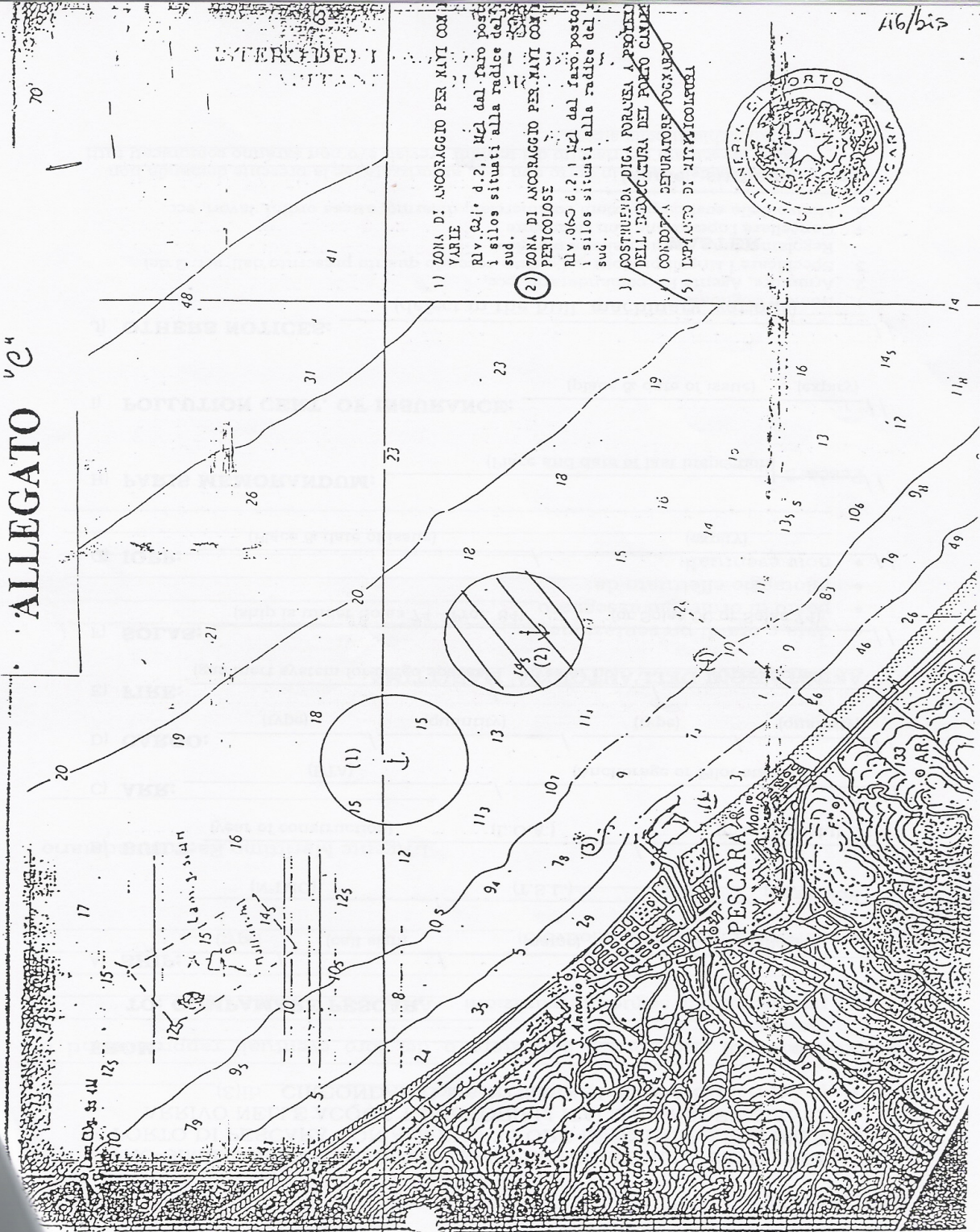
- data e ora di presentazione: _____
- posto di ormeggio assegnato: _____
- pilotaggio effettuato da: _____
- note eventuali: _____

Pescara li, _____

-
1. Nome e Cognome
 2. Armatore, Agente Raccomandatario, ecc.
 3. Specificare i singoli prodotti nelle stive secondo quanto prescritto dall' art. 2 del Regolamento in lingua italiana o inglese
 4. Cancellare l'operazione non ricorrente
 5. Motivo della sosta: operazioni commerciali, disarmo, attesa ordini, lavori, ecc.

N.B. - L'entrata della nave in porto non sarà autorizzata se la presente domanda non sarà presentata nel rispetto dei termini previsti e / o non saranno comunicati tutti i dati richiesti nella stessa.

ALLEGATO C⁴



- 1) ZONA DI ANCORAGGIO PER NAVI CON VARIE RLV. Cq.1° d.2.1 M21 dal faro posto i silos situati alla radice del sud.
- 2) ZONA DI ANCORAGGIO PER NAVI CON PERICOLOSE RLV. Cq.2° d.2.1 M21 dal faro posto i silos situati alla radice del sud.
- 3) COSTRUZIONE DIGA FORNITA A PROTEGGERE DELL'EMBUCCATURA DEL PORTO CLASSE
- 4) CONDOTTA DEPURATORE POGGIARZO
- 5) ESPANCO DI RIVASCIOLETTI



116/bis

DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE DELLA NAVE
(MASTER DECLARATION)

Il sottoscritto _____
(The Undersigned)

Comandante della nave _____
(Master of the Vessel)

Bandiera _____
(Flag)

TSL _____ TSN _____ Portata lorda _____
(G.T.) (N.T.) (Dwt)

DICHIARA QUANTO SEGUE
(Declare as follows)

1. Sono a conoscenza delle norme di cui all' Ord. / ___ del _____ relativa all'approdo delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido o gassoso.
(To be acquainted with the rules of port Regulations n° ___/___ of _____ concerning port operations of vessel fitted for carriage in bulk of dangerous goods liquids or gaseous).
2. Tutte le sistemazioni di bordo concernenti la caricazione e/o la scarica sono pronte ed efficienti.
(All vessel's equipment concerning the loading and/or unloading are ready and in good order).
3. Il servizio di sicurezza della nave e di pronto soccorso per le persone sono in condizioni di piena efficienza e pronti all'uso.
(Vessel's Safety System and first aid for men are in good order and ready to use).
4. Che prima dell'inizio delle operazioni saranno eseguite in particolare le ispezioni preliminari di cui all'art. 42 del "Regolamento di sicurezza sulle operazioni di carico, scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo delle navi mercantili adibite a trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo statoliquido e/ o gassoso" del Compartimento Marittimo di Pescara.
(Before starting operations will be executed all preliminary inspections by art. 42 of "Safety Regulation for loading, unloading, transhipment, stop and works on board of the merchant ships fitted for carriage in bulk of dangerous goods liquids or gaseous" of Pescara Maritime Authorities).

Il sottoscritto si impegna a portare a conoscenza immediata dell'Autorità Marittima qualunque circostanza che possa compromettere la sicurezza della nave, ed eventuali avarie agli organi meccanici di bordo che possano influire sul ritmo delle operazioni di carica*j* scarica e sulla efficienza degli impianti di bordo (motrici, pompe, etc.).

(The undersigned undertakes to inform immediately the Port Authority any circumstance which may compromise the safety of the vessel and possible damages to mechanical apparatus which may affect the rate of loading*un*loading operations and the efficiency of the vessel machinery (main engine, pumps, etc.)).

Pescara,

IL COMANDANTE DELLA NAVE
(MASTER)

Visto dell'Autorità Marittima

Data: _____

Ore: _____

Alla Capitaneria di Porto
Sezione Tecnica
PESCARA

La sottoscritta Società _____ Deposito Costiero
di _____ nel dichiarare sotto la propria responsabilità che gli impianti e
le installazioni a terra del proprio oleodotto sono nelle condizioni previste dall'articolo 7 dell'Ordinanza
n° _____ in data _____ di Codesta Capitaneria, chiede i seguenti
movimenti di ormeggio:

● **NOMINATIVO N/C** _____

ETA PESCARA (Data e ora) _____

CARICO/ SCARICO (Tipo e Tonnellate) _____

INIZIO ORMEGGIO (Data e ora) _____

POSTO ORMEGGIO _____

● **NOMINATIVO N/C**

ETA PESCARA (Data e ora) _____

CARICO/ SCARICO (Tipo e Tonnellate) _____

INIZIO ORMEGGIO (Data e ora) _____

POSTO ORMEGGIO _____

Con Osservanza

Pescara li,

Timbro e firma

Formato del rapporto dell'agente marittimo al Comando di Porto				
(Campi richiesti)				
Nome del Sistema	Identificativo agente	Numero progressivo annuale	Mese	Anno
HAZMAT /	/	/	/	/
Nome della nave		I Nominativo Internazionale		
A/	/			
GDOdi Partenza (1)		I		
B/	UTC//			
Velocità (2)				
F/	//			
Porto di partenza (3)		I Latitudine e longitudine (4) I		
G/	/ //			
Porto di destinazione		I Latitudine e longitudine (4) I GDO previsto arrivo(1)		
I/	/ / UTC //			
Piano di rotta previsto				
Latitudine Longitudine 1° Punto Accostata (4)	Latitudine Longitudine 2° Punto Accostata (4)	Latitudine Longitudine 3° Punto Accostata (4)	Latitudine Longitudine 4° Punto Accostata (4)	Latitudine Longitudine Ultimo Punto Acc. Accostata (4)
L/				
Pescaggio massimo (5) (8)				
O/	//			
Denominazione tecnica corretta prodotto trasportato				
P/1/				
Numero NU				
2/				
Classe pericolosità OMI o categoria MARPOL I				
3/				
Nominativo e recapiti fabbricanti merci o prodotti, o dei destinatari o degli spedizionieri				
4/				
Tipologia di trasporto (6)				
5/				
Quantità				
6/				
Generalità e recapiti armatore o agente della nave				
T/				
Lunghezza F.T. (7)		Tipo della nave (8)		
U/				
Note (9) Nazionalità Nave		Numero ComponentiEquipaggio		Numero OMI
X/				

**INFORMAZIONI CONCERNENTI LE NAVI CHE TRASPORTANO MERCI
PERICOLOSE O INQUINANTI**

1. Nome della nave, indicativo radio della nave e eventualmente, numero d'identificazione OMI.
2. Nazionalità della nave.
3. Lunghezza e pescaggio.
4. Porto di destinazione.
5. Ora presunta di arrivo al porto di destinazione presso la stazione di pilotaggio, secondo quanto prescritto dall'autorità competente.
6. Ora presunta di partenza.
7. Itinerario previsto.
8. Denominazioni tecniche corrette delle merci pericolose o inquinanti, numeri delle Nazioni Unite (NU), qualora esistano, classi di pericolo OMI, in base ai codici IMDG, IBC e IGC e, se del caso; la classe di appartenenza della nave secondo la raccolta INF, quantitativi di tali merci e loro ubicazione a bordo, nonché se tali merci sono contenute in contenitori cisterna o in casse mobili (contenitori), marchi identificazione.
9. Conferma della presenza a bordo di un elenco o di un manifesto oppure di un piano di carico appropriato nel quale siano indicate in dettaglio le merci pericolose o inquinanti imbarcate a bordo della nave, con la relativa ubicazione.
10. Numero dei membri dell'equipaggio a bordo.

B. Installazioni di sicurezza

	In buono stato di funzionamento		Deficienze
	Si	No	
1. Costruzione e attrezzatura tecnica			
Motori principali e ausiliari	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dispositivo per il timone principale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dispositivo per il timone ausiliario	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dispositivo per l'ancora	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sistema antincendio permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sistema di gas inerte (se applicabile)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Attrezzatura di navigazione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Caratteristiche di manovra disponibili	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Primo dispositivo radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Secondo dispositivo radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bussola giroscopica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bussola magnetica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radiogoniometro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ecoscandaglio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Altre apparecchiature elettroniche per la determinazione della posizione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Solcometro (log)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-Velocità in acqua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-Velocità sul fondo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Dotazioni radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dotazioni radiotelegrafiche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dotazioni radiotelefoniche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dotazioni radio GMDSS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dotazioni radio per i mezzi di salvataggio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C. Documenti

	Certificati / Documenti validi a bordo		Deficienze
	Si	No	
Certificato di stazza internazionale (1969)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di sicurezza per nave da passeggeri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di sicurezza per nave da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di sicurezza radio per nave da carico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico ¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico ¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di esenzione (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato internazionale di bordo libero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato internazionale di esenzione di bordo libero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di classe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria in materia di responsabilità civile contro i danni da inquinamento da olio minerale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento di rispondenza alle prescrizioni speciali per navi che trasportano merci pericolose (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Registro degli oli minerali/Registro del carico debitamente compilati	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato (internazionale) di idoneità al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato (internazionale) di idoneità al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento nel trasporto alla rinfusa di sostanze liquide nocive (certificato NLS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹ Questi certificati sono pertinenti soltanto per navi costruite anteriormente al 1° febbraio 1995

	Certificati / Documenti validi a bordo		Deficienze
	Si <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	
Certificato di sicurezza HSC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autorizzazione di esercizio HSC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Piano di stivaggio delle merci pericolose	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informazioni sulla stabilità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento sulla composizione minima degli equipaggi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Copia del certificato di conformità (Codice ISM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificato di gestione della sicurezza (Codice ISM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D. Comandante ed equipaggio a bordo

	Si No		Titolo professionale di idoneità (descrizione dettagliata e n.)	Rilasciato da (autorità competente)	a (località paese)	GMDSS 1 <input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Comandante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Primo ufficiale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Secondo ufficiale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Terzo ufficiale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Direttore di macchina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Primo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Secondo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Terzo ufficiale di macchina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Operatore radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Totale altri componenti Equipaggio di cui:			In coperta	In macchina		
Pilota di altura preso a bordo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

.....
Data

.....
Firma del Comandante o, in caso di suo impedimento, di chi lo sostituisce

LISTA DI CONTROLLO PER LA SICUREZZA A BORDO ED A TERRA

SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST

PIATTAFORMA/TERMINAL N.	NAVE/SHIP
DATA/ DATE	ORA/ TIME
OPERAZIONE/OPERATION	

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE/ INSTRUCTIONS FOR COMPLETION ..

Per operare in sicurezza si richiede che tutte le risposte siano affermative.. In caso contrario {specificare i motivi e le precauzioni prese in comune accordo tra nave e pontile informando preventivamente l'Autorità Marittima per l'autorizzazione: Se qualche domanda non è considerata applicabile, annottarlo nelle osservazioni.

The safety, of operations requires that all questions be answered affirmatively. If an affirmative answer is not possible, the reason should be given and agreement reached upon appropriate precautions to be taken between the ship and the terminal. Where any question is not considered to be applicable a note to that effect should be inserted in the remarks column.

	Nave Ship	Pf: Terminal		Nave Ship	Pf: Terminal
1. La nave è ormeggiata in sicurezza? <i>Is the ship secure/y moored?</i>			20. Le radio portatili VHF/UHF sono del tipo approvato? <i>Are portable VHF/UHF transceivers of an approved type?</i>		
2. I cavi di emergenza sono posizionati correttamente? <i>Are emergency towing wires correctly positioned?</i>			21. Sono state messe a terra le antenne radio di bordo e spenti gli interruttori dei radar? <i>Are the ship's main radio transmitter aerials earthed and radars switched off?</i>		
3. Esiste un accesso sicuro tra la nave e la terra? <i>Is there safe access between ship and shore?</i>			22. Sono state scollegate le apparecchiature elettriche portatili? <i>Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power?</i>		
4. La nave è pronta a muovere con i propri mezzi? <i>Is the ship ready to move under its own power?</i>			23. Sono chiuse tutte le porte esterne ed i boccaporti che portano o si affacciano alla cisterna del ponte? <i>Are all external doors and ports of the accommodation leading onto or overlooking the tank deck closed?</i>		
5. Lo scalandrone è posizionato in maniera sicura e presidiato da idoneo personale? <i>Is the gangway set down in safety and is watched by suitable crew?</i>			24. Sono chiuse le prese d'aria dei condizionatori che possono aspirare vapori del carico? <i>Are air conditioning intakes which may permit the entry of cargo vapours closed?</i>		
6. E' disponibile, in prossimità dello scalandrone, un salvagente anulare? <i>Is life-belt available close to the gangway?</i>			25. Sono stati disinseriti i condizionatori d'aria installati sulle finestre? <i>Are window-type air conditioning units disconnected?</i>		
7. Esiste un effettiva guardia al ponte in servizio a bordo ed un controllo adeguato sul pontile e della nave? <i>Is there an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision on the terminal and on the ship?</i>			26. Sono rispettate le norme sul divieto di fumare? <i>Are smoking requirements being observed?</i>		
8. E' operativo come da accordi il sistema di comunicazione pontile/nave? <i>Is the agreed ship/shore communication system operative?</i>			27. Sono state osservate le norme per l'uso della cambusa e degli altri utensili da cucina? <i>Are the requirements for use of gallery and other cooking appliances being observed?</i>		
9. Sono state concordate le procedure per la caricazione/discarica, bunker e zavorra? <i>Have the procedures for cargo, bunker and ballast handling been agreed?</i>			28. Vengono rispettate le norme sull'uso delle fiamme libere? <i>Are naked light requirements being observed?</i>		
10. E' stata concordata la procedura di fermata in emergenza? <i>Has the emergency shut down procedure been agreed?</i>			29. E' prevista una via di fuga in caso di emergenza? <i>Is there provision for an emergency escape possibility?</i>		
11. Esiste un adeguato servizio di sorveglianza antincendio sul pontile ed a bordo? <i>Is there and adequate fire-fighting supervision on board and on the terminal and on the ship?</i>			30. Vi è sufficiente personale a bordo ed a terra per fronteggiare un'emergenza? <i>Are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency?</i>		
12. Le manichette e le apparecchiature antincendio a bordo ed a terra sono pronte per l'uso immediato? <i>Are fire hoses and fire fighting equipment on board and ashore positioned and ready for immediate use?</i>			31. Esistono adeguate misure di isolamento alla connessione nave/terra? <i>Are adequate insulating means in place in the ship/shore connection?</i>		
13. Le manichette/bracci di carico sono in buone condizioni e collegate correttamente e, dove richiesto, controllati i certificati? <i>Are cargo and bunker hoses/arms in good condition and properly rigged and, where appropriate, certificates checked?</i>			32. Sono stati presi provvedimenti per assicurare una sufficiente ventilazione alla sala pompe? <i>Have measures been taken to ensure sufficient pumproom ventilation?</i>		
14. Gli ombrinali sono ben tappati ed i cassoni di raccolta chiusi a bordo ed a terra? <i>Are scuppers effectively plugged and drip trays in position, both on board and ashore?</i>			33. La nave deve effettuare C.O.W.? <i>Does the ship have to do C.O.W.?</i>		
15. Sono ciate le linee non utilizzate a bordo compresa la linea di discarica a poppa? <i>Are unused cargo and bunker connections including the stern discharge line, if filled, blanked?</i>			34. Ha la prevista autorizzazione ad effettuare C.O.W.? <i>Has the ship the requisite authorization to do C.O. W.?</i>		
16. Sono chiuse e sigillate le prese a mare e le valvole fuoribordo non utilizzate nella caricazione/discarica? <i>Are sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and lashed?</i>			35. Viene effettuato il gas-free nelle cisterne dove si carica prodotto a bassa tensione di vapore per evitare elettricità statica? <i>Did you carried out gas-free in tanks where it is to be loaded cargo at low tension of steam in order to avoid static electricity?</i>		
17. Sono chiusi i portelli delle cisterne del carico e del bunker? <i>Are all cargo and bunker tank lids closed?</i>			36. La nave ha effettuato discarica di zavorra? <i>Has the vessel discharged any ballast?</i>		
18. E' funzionante il concordato sistema sfoghi gas delle cisterne? <i>Is the agreed tank venting system being used?</i>			37. Trattasi di zavorra pulita? <i>Is it clean ballast?</i>		
19. Le torce portatili sono del tipo approvato? <i>Are and torches of an approved type?</i>			38. Trattasi di zavorra sporca? <i>Is it dirty ballast?</i>		
			39. Sono pronti all'uso i mezzi nautici e le attrezzature antinquinamento? <i>Are anti-pollution means and equipment ready for use?</i>		

Per la nave / For Ship		Per la piattaforma / For Terminal	
Nome / Name _____	_____	Nome / Name _____	_____
Grado / Rank _____	_____	Grado / Rank _____	_____
Firma / Signature _____	_____	Firma / Signature _____	_____
Ora/ Time _____	Data/Date _____		
OSSERVAZIONI / REMARKS: _____			

Allegato L

Marca da bollo

Alla Capitaneria di Porto
 Sezione Tecnica
PESCARA

Il sottoscritto _____ Comandante della
 M/c _____

C H I E D E

a codesta Capitaneria di Porto il nulla-o sta per eseguire i lavori retroindicati, sui quali il Consulente Chimico di Porto ha già espresso il proprio parere favorevole.

All'uopo dichiara quanto segue:

- a) carico esistente a bordo: _____;
- b) carico precedente: _____;
- c) di essere a conoscenza e di impegnarsi a rispettare i Regolamenti del Porto di Pescara in materia di sicurezza, di prevenzione degli incendi e di antinquinamento;
- d) che gli impianti e l'organizzazione antincendio di bordo sono in perfetta efficienza ed in grado di entrare immediatamente in azione;
- e) che i lavori saranno eseguiti dalla Società/Ditta _____ sotto la diretta e continua vigilanza del personale di bordo designato appositamente da questo Comando;
- f) che la nave è pronta a muovere con i propri mezzi, in caso di emergenza e/ o di necessità;
- g) che non verranno eseguiti altri lavori all'infuori di quelli specificatamente retroindicati nel certificato del Consulente Chimico del Porto;
- h) che l'Ufficiale incaricato della sorveglianza sui lavori è il Sig. _____.

Pescara, li

Il Comandante della Nave

INDICE

CAPO I - GENERALITA'

Art.1 -	Campo di applicazione.....	pag. 4
Art.2 -	Definizioni	pag. 4
Art.3 -	Domanda di approdo	pag. 8
Art.4 -	Messaggio di arrivo nave -Lista di controllo	pag. 9
Art.5 -	Zona di ancoraggio	pag. 9
Art.6 -	Dichiarazione del Comandante all'arrivo della nave	pag. 10
Art.7 -	Dichiarazione del caricatore o del ricevitore del carico	pag. 10
Art.8 -	Disposizioni relative all'arrivo ed alla partenza delle navi	pag. 10
Art.9 -	Arrivi, partenze e movimenti nelle ore notturne	pag. 11
Art.10-	Prescrizioni per il naviglio minore	pag. 12

CAPOII - POSTI DI ORMEGGIO -MOVIMENTAZIONE PRODOTTI PETROLIFERI

Art.11 -	Posti di ormeggio	pag. 12
Art.12 -	Manovre-Sosta all'ormeggio	pag. 12
Art.13 -	Cavi per rimorchio di emergenza	pag. 14
Art.14 -	Dotazioni di sicurezza dei posti di ormeggio	pag. 14
Art.15 -	Illuminazione dei posti di ormeggio	pag. 14
Art.16 -	Movimentazione di prodotti petroliferi di cat. "A"e "B".....	pag. 14
Art.17 -	Movimentazione di prodotti petroliferi di cat. "C"	pag. 18
Art.18 -	Accesso sulle navi	pag. 20
Art.19 -	Reti parascintille	pag. 21
Art.20 -	Prescrizioni per i locali apparato motore e caldaie	pag. 21
Art.21 -	Scala di sfuggita	pag. 21
Art.22 -	Equipaggio	pag. 21

CAPO III - NORME GENERALI DI SICUREZZA

Art.23 -	Cartelli indicatori	pag. 22
Art.24 -	Mezzi di accesso alla nave	pag. 22
Art.25 -	Prontezza all'uso dei mezzi antincendio	pag. 22
Art.26 -	Divieto di fumare o usare fiamme libere	pag. 23
Art.27 -	Fiammiferi, accendisigari e simili	pag. 23
Art.28 -	Cucine di bordo	pag. 24
Art.29 -	Condizionatori d'aria	pag. 24
Art.30 -	Combustione spontanea	pag. 24
Art.31 -	Precauzioni per evitare scariche elettriche durante le operazioni di carico e scarico	pag. 25
Art.32 -	Protezione catodica delle cisterne	pag. 26
Art.33 -	Imbarco e sbarco di materiali metallici pesanti e voluminosi	pag. 26
Art.34 -	Servizi di guardia	pag. 27
Art.35 -	Accosto, ormeggio e sosta accanto alle navi cisterna	pag. 28

CAPO IV - OPERAZIONI DI CARICO SCARICO E ZAVORRAMENTO

Art.36 -	Responsabilità	pag. 29
Art.37 -	Sospensione delle operazioni e segnalazioni di emergenza	pag. 29
Art.38 -	Operazioni di carico / scarico e relative misure di controllo e di sicurezza ..	pag. 29
Art.39 -	Precauzioni per i locali pompe	pag. 30
Art.40 -	Boccaportelli delle cisterne-Portellini di lavaggio-Passaggi in coperta	pag. 31
Art.41 -	Precauzioni in caso di cattive condizioni meteorologiche	pag. 31
Art.42 -	Ispezioni preliminari	pag. 31
Art.43 -	Accorgimenti per il contenimento dei colaggi di liquidi pericolosi e inquinanti	pag. 32
Art.44 -	Manichette ed impianti per la movimentazione prodotti	pag. 32
Art.45 -	Carico e scarico contemporanei di merci diverse su o da una stessa nave ...	pag. 33
Art.46 -	Carico e scarico mediante travaso	pag. 33
Art.47 -	Rifornimento di combustibili liquidi o di oli lubrificanti	pag. 36
Art.48 -	Misure da adottare in caso di pericolo grave	pag. 36

CAPO V: LAVORI A BORDO ED A TERRA

Art.49 -	Generalità - Domanda per lavori a bordo	pag. 37
Art.50 -	Lavori a bordo di navi cisterna non degassificate e non bonificate.....	pag. 38
Art.51 -	Lavori a bordo di navi che hanno i residui dei prodotti petroliferi raccolti in determinati spazi	pag. 39
Art.52 -	Lavori a bordo di navi degassificate e bonificate	pag. 39

CAPO VI: CONSULENTI CHIMICI DI PORTO

Art.53 -	Attività dei consulenti chimici di porto	pag. 40
----------	--	---------

CAPO VII - NORME ANTINQUINAMENTO

Art.54 -	Prevenzione inquinamento acque	pag. 40
----------	--------------------------------------	---------

CAPO VIII - VIGILANZA

Art.55 -	Attività di vigilanza	pag. 41
----------	-----------------------------	---------

7

ALLEGATI

"A" - Domanda di approdo

"B" - Fac-simile messaggio previsto arrivo

"C" - Stralcio carta nautica riportante zone di ancoraggio

"D" - Dichiarazione del Comandante della nave

"E" - Dichiarazione Ricevitore del carico

"F" - Fac-simile messaggio "Hazmat"

"G" - Informazioni concernenti navi con merci pericolose/inquinanti

"H" - Elenco di controllo per le navi

"I" - Lista di controllo per la sicurezza a bordo ed a terra

"L" - Fac-simile richiesta nulla-o sta esecuzione lavori