

Decreto Ministeriale del 02/08/2007

Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime (*G.U. n° 203 del 01/09/2007*)

IL COMANDANTE GENERALE del Corpo delle capitanerie di porto

Vista la legge 5 giugno 1962, n. 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, relativa alla ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, adottata a Londra il 1° novembre 1974, e successive modificazioni (SOLAS 1974/78);

Vista la legge 29 settembre 1980, n. 662, relativa alla ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, adottata a Londra il 2 novembre 1973, e successive modificazioni (MARPOL 73/78);

Vista legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale, ed in particolare l'art. 3 che attribuisce la competenza in materia di sicurezza della navigazione al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche ed in particolare l'art. 4 relativo alle attribuzioni dei dirigenti;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184, recante riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare l'art. 8 relativo alle attribuzioni del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

Vista la legge 17 luglio 2006, n. 233, recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri. Delega al Governo per il coordinamento delle disposizioni in materia di funzioni e organizzazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri;

Visto il codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa (IGC Code) adottato dal Comitato per la sicurezza dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione MSC 5(48) del 17 giugno 1983, e successive modificazioni;

Visto il codice per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa (GC Code), adottato dalla Assemblea dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione A.328 (IX) del 12 novembre 1975, e successive modificazioni;

Viste le raccomandazioni concernenti le navi non soggette al codice per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa (risoluzione A.328(IX)), adottate dalla Assemblea dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione A.329 (IX) del 12 novembre 1975, e successive modificazioni;

Visto il codice per navi esistenti che trasportano gas liquefatti alla rinfusa, dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO), edizione 1976, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 1984, n. 50, recante approvazione del regolamento per la costruzione e l'equipaggiamento delle navi adibite al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa e per l'imbarco, il trasporto per mare e lo sbarco dei prodotti stessi;

Visto il codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa (IBC Code), adottato dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione MEPC 19(22) del 5 dicembre 1985, e successive modificazioni;

Visto il codice per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa (BCH Code), adottato dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione MEPC 20(22) del 5 dicembre 1985, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Ministro della marina mercantile 3 maggio 1984, recante approvazione delle norme per gli allibi di oli minerali, gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 145 del 28 maggio 1984, e successive modificazioni;

Vista la circolare n. 340374 del 31 marzo 1970 del Ministero della marina mercantile, Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo, Div. IV, e successive modificazioni recante norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa di merci pericolose allo stato gassoso (comprese quelle derivanti dal petrolio);

Vista circolare prot. n 3101658/MP in data 23 giugno 1986 del Ministero della marina mercantile, Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo, Div. X, e successive modificazioni;

Vista la circolare prot. n 310278/MP in data 20 marzo 1987 del Ministero della marina mercantile, Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo, Div. X;

Considerato che l'art. 35, lettera b), della legge 5 giugno 1962, n. 616, stabilisce che i requisiti cui debbono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto delle merci pericolose, nonché le modalità dell'imbarco e dello sbarco delle merci medesime debbono essere determinati con regolamenti da emanare con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i ministri competenti;

Ritenuto necessario, in attesa dell'emanazione del succitato decreto del Presidente della Repubblica, procedere ad un aggiornamento delle norme che attualmente disciplinano il trasporto marittimo alla rinfusa di merci pericolose allo stato gassoso, al fine di agevolarne l'applicazione da parte delle autorità marittime e degli operatori del settore;

Ritenuto, inoltre, necessario aggiornare e riunire in un unico contesto le norme che disciplinano il trasporto e gli allibi di gas nonché le procedure amministrative per l'imbarco e lo sbarco delle merci medesime;

Decreta:

Capo I - Norme generali.

Art. 1. - Campo di applicazione

1. Le presenti norme stabiliscono i requisiti a cui devono rispondere le navi mercantili nazionali, adibite alla navigazione marittima, e le navi di bandiera estera che toccano i porti italiani, per essere abilitate al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato gassoso, nonché le norme per gli allibi e le procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime.

2. Le presenti norme non si applicano alle unità adibite alla navigazione fluviale-marittima.

Art. 2. - Definizioni.

1. Ai fini delle presenti norme si intende per:

a) amministrazione: il Ministero dei trasporti Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

b) autorità marittima: gli uffici locali di cui all'art. 17 del codice della navigazione, secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;

c) organismo tecnico: uno degli organismi autorizzati ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni, che, su apposita istanza, è espressamente autorizzato dal Ministero dei trasporti - Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno per l'assolvimento dei compiti di cui alle presenti norme;

d) SOLAS: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare ed il relativo Protocollo del 1978 (SOLAS 1974/78), e successive modificazioni;

e) nave gassiera: una nave cisterna costruita od adattata ed usata per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti o altri prodotti di natura infiammabile elencati nei capitoli 19 del codice IGC, XIX del GC Code, XIX del codice per navi esistenti o nella circolare del Ministero della marina mercantile n. 340374 del 31 marzo 1970;

f) codice IGC: il codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa, adottato dal Comitato per la sicurezza dell'IMO con risoluzione MSC 5(48) del 17 giugno 1983, e successive modificazioni, applicabile alle navi la cui chiglia sia stata impostata il 1° luglio 1986 o successivamente;

g) codice GC: il codice per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa, adottato dall'assemblea dell'IMO con risoluzione A.328(IX) del 12 novembre 1975, e successive modificazioni, applicabile alle navi il cui contratto di costruzione sia stato firmato dopo il 31 ottobre 1976 oppure, la cui impostazione della chiglia sia avvenuta dopo il 31 dicembre 1976 oppure, che siano state consegnate dopo il 30 giugno 1980;

h) risoluzione A.329(IX): la risoluzione adottata il 12 novembre 1975 dall'assemblea dell'IMO, relativa alle raccomandazioni concernenti le navi non soggette al codice GC, che trasportano gas liquefatti refrigerati alla rinfusa consegnate il 31 ottobre 1976 o successivamente, ma prima del 30 giugno 1980;

i) codice per navi esistenti: il codice per navi esistenti che trasportano gas liquefatti alla rinfusa, dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO), edizione 1976, e successive modificazioni applicabile alle navi consegnate il o prima del 31 ottobre 1976 e consegnate dopo il 31 ottobre 1976 ma prima dell'applicazione del codice GC;

l) circolare n. 340374 del 31 marzo 1970: la circolare del Ministero della marina mercantile n. 340374 del 31 marzo 1970, e successive modificazioni, recante norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa di merci pericolose allo stato gassoso (comprese quelle derivanti dal petrolio);

m) decreto del Presidente della Repubblica n. 50 del 1984: il decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 1984, n. 50, recante approvazione del regolamento per la costruzione e l'equipaggiamento delle navi adibite al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa e per l'imbarco, il trasporto per mare e lo sbarco dei prodotti stessi;

n) codice IBC: il codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che

trasportano prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa, adottato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO con risoluzione MEPC 19(22) del 5 dicembre 1985, e successive modificazioni;

- o) codice BCH: il codice per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa, adottato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO con risoluzione MEPC 20(22) del 5 dicembre 1985, e successive modificazioni;
- p) ICOF GC: il certificato di rispondenza al codice IGC;
- q) COF GC: il certificato di rispondenza al codice GC o al codice per navi esistenti;
- r) ICOF: il certificato di rispondenza al codice IBC;
- s) COF: il certificato di rispondenza al codice BCH;
- t) IPPC: il certificato attestante la rispondenza all'allegato II alla Marpol 73/78;
- u) attestazione di idoneità: il certificato di rispondenza alla circolare n. 340374 del 31 marzo 1970;
- v) raccomandatorio marittimo: il soggetto di cui all'art. 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135;
- z) Marpol 73/78: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78), e successive modificazioni;
- aa) allibo: il trasferimento di tutto o parte del carico da una nave all'altra, quando esse sono ormeggiate una accanto all'altra;
- bb) navi nuove: navi la cui chiglia sia stata impostata il 1° luglio 1986 o posteriormente;
- cc) navi esistenti: navi che non siano navi nuove;
- dd) autorità portuale: gli enti di cui all'art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
- ee) piano di emergenza: un piano, sottoscritto dai comandanti delle due navi prima dell'inizio delle operazioni di allibo, che assegni al personale di bordo i compiti e le sequenze delle operazioni da compiere in caso di qualsiasi emergenza;
- ff) informazioni tecniche: i dati principali relativi agli impianti connessi con la movimentazione del carico, le caratteristiche delle navi e le condizioni di carico e/o zavorramento delle navi prima di iniziare le operazioni di allibo;
- gg) stiva: lo spazio racchiuso dalla struttura della nave nel quale è situato un sistema di contenimento del carico;
- hh) spazio interbarriera: è lo spazio tra la barriera primaria e la barriera secondaria, che sia o meno completamente o parzialmente occupato da isolante o altro materiale;
- ii) sistema di contenimento del carico: i depositi destinati a contenere i gas, inclusi, quando esistenti, la barriera primaria e quella secondaria, l'isolamento termico associato ad ogni spazio interposto e la struttura adiacente, se necessaria per il sostegno di questi elementi. Se la barriera secondaria è parte della struttura dello scafo, essa può essere una delimitazione della "stiva";
- ll) deposito del carico: l'involucro stagno ai liquidi progettato per essere il contenitore primario dei gas liquefatti, associato o meno all'isolamento e/o alle barriere secondarie;
- mm) barriera primaria: l'elemento interno progettato per contenere il carico quando il sistema di contenimento del carico comprende due delimitazioni;
- nn) barriera secondaria: l'elemento più esterno a tenuta di liquido di un sistema di contenimento del carico progettato per provvedere al temporaneo contenimento di qualsiasi prevedibile fuoriuscita del carico liquido attraverso la barriera primaria e per prevenire l'abbassamento della temperatura della struttura della nave fino ad un livello pericoloso;
- oo) rappresentante del terminale: qualsiasi persona designata dal gestore del terminale che ha la responsabilità e l'autorità per sorvegliare i preparativi, lo svolgimento ed il completamento delle operazioni di carico o di scarico di una determinata nave effettuate presso il terminale.

Art. 3. -Vigilanza dell'autorità marittima.

1. L'autorità marittima vigila, ai fini della sicurezza nave, sulle operazioni di imbarco/sbarco e trasferimento del carico, stabilendo le relative modalità tenuto conto delle condizioni locali, delle circostanze speciali.
2. La vigilanza antincendio è svolta secondo modalità disciplinate con ordinanza dell'autorità

marittima, concordate con il Comando provinciale dei Vigili del fuoco.

3. Restano ferme le disposizioni vigenti in materia di servizi di polizia doganale.

Capo II - Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa di gas.

Art. 4. - Gas ammessi al trasporto.

1. I gas ammessi al trasporto alla rinfusa sono quelli elencati nei capitoli 19 del codice IGC, XIX del codice GC, XIX del codice per navi esistenti o nella circolare n. 340374 del 31 marzo 1970, come applicabile.

2. Per i gas non elencati nelle norme sopraccitate, gli interessati dovranno inoltrare apposita istanza all'amministrazione per le determinazioni di cui alle regole 1.1.6 del codice IGC, 1.7.2 del codice GC, 1.7.2 del codice per navi esistenti o di cui all'art. 1, comma 4, della circolare n. 340374 del 31 marzo 1970, come applicabile.

Art. 5. - Requisiti di idoneità delle navi gassiere.

1. Alle navi nuove in navigazione internazionale si applicano le disposizioni di cui al capitolo VII - Parte C - della SOLAS (codice IGC).

2. Alle navi nuove in navigazione nazionale si applicano:

a) le disposizioni di cui alla circolare n. 340374 del 31 marzo 1970; o in alternativa, b) le disposizioni di cui al comma 1.

3. Alle navi esistenti si applicano:

a) le disposizioni di cui alla circolare n. 340374 del 31 marzo 1970; o in alternativa, b) le disposizioni di cui al codice GC o alla risoluzione A.329(IX) o al codice per navi esistenti, come applicabili.

4. Le navi che trasportano i prodotti elencati nel codice IGC, nel codice GC, nel codice per navi esistenti o nella circolare n. 340374 del 31 marzo 1970 e riportati quali inquinanti marini nel capitolo 17 del codice BC, devono rispondere anche alle norme di cui alla regola 5.3 dell'allegato II alla Marpol 73/78.

Art. 6. - Certificazioni.

1. Le navi di cui all'art. 5, comma 1 e comma 2, lettera b), devono essere in possesso della seguente documentazione:

a) se trasportano prodotti elencati nel codice IGC: certificato ICOF GC;

b) se trasportano prodotti elencati nel codice IGC e riportati quali inquinanti nel capitolo 17 del codice IBC: certificato ICOF GC, certificato IPPC e il manuale di cui alla regola 5.3.5 dell'allegato II alla Marpol 73/78;

c) se trasportano esclusivamente prodotti elencati sia nel codice IGC sia nel codice IBC: certificato ICOF.

2. Le navi di cui all'art. 5, comma 2, lettera a), e comma 3, devono essere in possesso della seguente documentazione:

a) se trasportano prodotti elencati nella circolare n. 340374 del 31 marzo 1970 o nel codice GC o nel codice per navi esistenti:

attestazione di idoneità o certificato COF GC, come applicabile;

b) se trasportano prodotti elencati nella circolare n. 340374 del 31 marzo 1970 o nel codice GC o nel codice per navi esistenti, riportati quali inquinanti nel capitolo 17 del codice IBC:

attestazione di idoneità o certificato COF GC, come applicabile, certificato IPPC e il manuale di cui alla regola 5.3.5 dell'allegato II alla Marpol 73/78;

c) se trasportano esclusivamente prodotti elencati sia nella circolare n. 340374 del 31 marzo 1970 o nel codice GC o nel codice per navi esistenti, come applicabile, sia nel capitolo 17 del codice IBC: attestazione di idoneità di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 50 del 1984 o certificato COF, per navi di bandiera nazionale;

attestazione di idoneita' di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 50 del 1984 o, in alternativa, certificato COF e attestazione di rispondenza alle norme tecniche particolari di cui all'art. 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 50 del 1984, per navi di bandiera estera.

3. I certificati di cui ai commi 1 e 2, con esclusione dell'attestazione di idoneita' e dell'attestazione di rispondenza, devono essere rilasciati, per le navi di bandiera estera dall'amministrazione di bandiera o da un'organizzazione dalla stessa riconosciuta e per le navi nazionali dall'organismo tecnico.

4. L'attestazione di idoneita' e l'attestazione di rispondenza sono rilasciate dall'organismo tecnico.

Art. 7. - Autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco.

1. Chi intende imbarcare, ovvero sbarcare, gas nei porti nazionali presenta istanza all'autorita' marittima del porto di imbarco, ovvero di sbarco, intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco dei gas, ivi indicati, ovvero la concessione del nulla osta allo sbarco degli stessi.

2. Prima dell'inizio delle operazioni dovranno essere concordate tra il comandante della nave ed il rappresentante del terminale le misure di sicurezza da adottare compilando appropriatamente la check-list di sicurezza terra-mare di cui all'allegato I.

Capo III - Procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco.

Art. 8. - Domanda per l'autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco.

1. L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave presenta all'autorita' marittima, con almeno 24 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo della nave, l'istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco.

In sede locale l'autorita' marittima puo' determinare tempi inferiori per la presentazione dell'istanza, in relazione a particolari esigenze di traffico.

2. L'istanza deve soddisfare l'imposta sul bollo e deve essere compilata in duplice copia. Ferma restando l'osservanza della normativa in materia di imposta sul bollo, l'istanza, unitamente ai relativi allegati, puo' essere trasmessa all'autorita' marittima via facsimile, via posta elettronica od altro mezzo riconosciuto.

3. L'istanza (allegato II) deve riferirsi alla totalita' dei gas da imbarcare o sbarcare e deve indicare:

a) nome, numero IMO, nazionalita', stazza lorda, anno di costruzione ed abilitazione alla navigazione della nave;

b) data e ora di previsto arrivo della nave;

c) ormeggio previsto della nave in porto;

d) porto di destinazione o di provenienza della nave;

e) nome, numero UN e quantita' di ogni gas da imbarcare o sbarcare, sulla base delle dichiarazioni fornite dal proprietario o dal caricatore.

4. All'istanza deve essere allegata la certificazione di cui all'art. 6 delle presenti norme. Tale certificazione puo' essere depositata in copia all'atto del primo arrivo della nave in porto.

5. Per i prodotti per i quali e' prevista la stabilizzazione deve essere, altresì, allegato il certificato di stabilizzazione del prodotto rilasciato dal produttore, di cui alle regole 17.8 del codice IGC, 17.10 del codice GC o 17.8 del codice per navi esistenti, come applicabile, che attesti:

a) nome e quantitativo di agente stabilizzante aggiunto al carico;

b) data in cui l'agente stabilizzante e' stato aggiunto al carico e durata normalmente prevista della sua efficacia;

c) eventuali limitazioni di temperatura che rendono inefficace l'agente stabilizzante;

d) azioni da intraprendere nel caso in cui la durata del viaggio ecceda l'efficace durata dell'agente stabilizzante.

6. L'autorita' marittima - mediante l'esame della documentazione presentata - verifica che la stessa contenga le indicazioni prescritte dalle presenti norme, che la nave sia idonea al trasporto dei gas e

che gli stessi siano ammessi al trasporto marittimo. In esito al predetto esame l'autorita' marittima autorizza l'imbarco e trasporto o concede il nulla osta allo sbarco (allegato II).

7. Copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco viene restituita al richiedente (armatore o raccomandatario marittimo) che provvedera' per la consegna della stessa al comandante della nave. L'autorita' marittima puo' restituire l'autorizzazione o il nulla osta anche via facsimile, posta elettronica o altro mezzo riconosciuto.

8. Nei porti ove ha sede l'autorita' portuale, l'autorita' marittima provvedera' ad inviare alla predetta autorita' copia dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco, anche ai fini di quanto prescritto dagli articoli 6 e 24 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

9. Le pratiche previste per la concessione dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto o del nulla osta allo sbarco devono essere svolte, salvo casi eccezionali, durante le ore di ufficio. In sede locale l'autorita' marittima regola l'espletamento eccezionale di tali pratiche al di fuori dell'orario di ufficio.

10. Al fine di accelerare le operazioni commerciali, qualora la documentazione a corredo dell'istanza sia completa, anche se la nave non e' ancora in porto, l'autorita' marittima rilascia l'autorizzazione all'imbarco e trasporto o il nulla osta allo sbarco.

11. Prima dell'inizio delle operazioni, a cura del raccomandatario marittimo, dovra' essere consegnata all'autorita' marittima la documentazione di cui all'art. 7, comma 2.

12. La documentazione di cui ai commi 4, 5 e 11 puo' essere presentata in fotocopia - non autenticata - oppure inviata via facsimile, posta elettronica o altro mezzo riconosciuto.

13. I documenti indicati nel presente articolo devono riportare in corrispondenza di ogni firma, in caratteri in stampatello, il nome ed il cognome di chi appone la firma, nonche' il suo status all'interno dell'organizzazione o societa' di appartenenza.

Art. 9. - Documentazione ed istruzioni da tenere a bordo.

1. Ai fini della sicurezza e della tutela della salute dei lavoratori marittimi, il comando di bordo delle navi di bandiera nazionale deve, in attuazione di quanto previsto dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, provvedere ad istruire opportunamente l'equipaggio in ordine ai rischi derivanti dalla tipologia di merce pericolosa di volta in volta trasportata ed alla particolare azione da svolgere in caso di emergenza. Ove si tratti di trasporto di merci pericolose che possono esercitare un'azione nociva per l'organismo umano, l'equipaggio deve essere anche istruito in ordine alle norme di pronto soccorso ed all'uso dei dispositivi di protezione individuale, secondo quanto indicato nel documento di valutazione dei rischi redatto ai sensi dell'art. 6 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271.

2. Le istruzioni di cui al comma 1 sono affisse all'albo della nave.

3. Le navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa devono essere in possesso:

a) del codice IGC, del codice GC, del codice per navi esistenti o della circolare n. 340374 del 31 marzo 1970, come applicabile;

b) della guida medica per il pronto soccorso in caso di incidenti che coinvolgono merci pericolose - Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods - MFAG;

c) delle informazioni al comandante di cui alla regola 15.2 rispettivamente del codice IGC, del codice GC o del codice per navi esistenti, come applicabile, vistate per l'approvazione, per le navi di bandiera estera dall'Amministrazione di bandiera o da un'organizzazione dalla stessa riconosciuta e per le navi nazionali dall'organismo tecnico;

d) delle informazioni relative al carico di cui alla regola 18.1.1 rispettivamente del codice IGC, del codice GC o del codice per navi esistenti, come applicabile;

e) del certificato di stabilizzazione, quando richiesto, di cui all'art. 8, comma 5.

Capo IV - Operazioni di allibo.

Art. 10. - Idoneità delle navi.

1. Il trasferimento da una nave all'altra di gas può essere effettuato soltanto tra navi in possesso della certificazione prevista dagli articoli 6, 8, comma 5, e 9.

Art. 11. - Gas ammessi.

1. Sono ammessi al trasferimento da una nave all'altra i seguenti gas, inclusi nei certificati di sicurezza di entrambe le navi:

ammoniaca;
butadiene;
butano;
butilene;
cloruro di etile;
cloruro di vinile;
etano;
etilene;
isobutano;
metano;
miscele butano-propano;
propano;
propilene.

2. Qualora si presenti la necessità di effettuare il trasferimento di prodotti diversi da quelli sopraccitati, gli interessati dovranno inoltrare domanda al Ministero dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Art. 12. - Richiesta di autorizzazione.

1. L'armatore o il raccomandatario marittimo della nave che intende effettuare l'allibo di uno o più gas inclusi nella certificazione della nave, deve presentare all'autorità marittima competente, almeno 48 ore prima dell'inizio dell'operazione, istanza in duplice copia in bollo. Analoga istanza deve essere presentata dal raccomandatario marittimo della nave sulla quale verrà trasferito il gas. In sede locale l'autorità marittima può determinare tempi inferiori per la presentazione dell'istanza, in relazione a particolari esigenze di traffico.

2. Ferma restando l'osservanza della normativa in materia di imposta sul bollo, l'istanza, unitamente ai relativi allegati, può essere trasmessa all'autorità marittima via facsimile, via posta elettronica od altro mezzo riconosciuto.

3. Le istanze (allegato III) devono riferirsi alla totalità dei gas da trasferire e devono indicare:

- a) nome, numero IMO, nazionalità, stazza lorda, anno di costruzione ed abilitazione alla navigazione della nave;
- b) data e ora di previsto arrivo della nave;
- c) porto di destinazione o di provenienza della nave;
- d) specchio acqueo in cui si intendono effettuare le operazioni di allibo;
- e) nome, numero UN e quantità di ogni gas da trasferire, sulla base delle dichiarazioni fornite dal proprietario o dal caricatore;
- f) l'ufficiale responsabile delle operazioni di allibo.

4. Le istanze devono essere corredate dai seguenti documenti:

- a) certificazione di cui all'art. 6, in corso di validità, dalla quale risulti che le navi sono abilitate ad effettuare il trasporto di gas;
- b) informazioni tecniche di cui all'art. 2, comma 1, lettera ff) di entrambe le navi, firmate dai rispettivi comandanti (allegato IV);
- c) dichiarazioni dei comandanti di entrambe le navi, nelle quali si attesti che sono stati effettuati con

buon esito i controlli preliminari citati all'art. 22;

d) certificati di cui all'art. 8, comma 5.

5. Prima dell'inizio delle operazioni, a cura dell'agente marittimo raccomandatario della nave che intende effettuare l'allibo, dovrà essere consegnata all'autorità marittima copia del piano di emergenza previsto dall'art. 2, comma 1, lettera ee).

6. L'autorità marittima, esaminata la documentazione di cui ai commi 3, 4 e 5, ed espletati gli accertamenti ritenuti opportuni, autorizza le operazioni di accosto e di allibo (allegato III).

7. Le autorizzazioni sono restituite ai richiedenti (armatore o raccomandatario marittimo) che provvederanno per la consegna delle stesse ai comandanti delle navi. L'autorità marittima può restituire le autorizzazioni anche via fac-simile, posta elettronica o altro mezzo riconosciuto.

8. La documentazione di cui ai commi 4 e 5 può essere presentata in fotocopia, non autenticata, oppure inviata via fac-simile, posta elettronica o altro mezzo riconosciuto.

9. I documenti indicati nel presente articolo devono riportare in corrispondenza di ogni firma, in caratteri in stampatello, il nome ed il cognome di chi appone la firma, nonché il suo status all'interno dell'organizzazione o società di appartenenza.

Art. 13. - Equivalenza.

1. L'autorità marittima può accettare soluzioni alternative rispetto a quelle previste dalle presenti norme, quando le soluzioni stesse, sentiti gli organismi tecnici delle navi interessate, siano ritenute equivalenti.

Art. 14. - Comunicazioni tra le navi.

1. Al fine di evitare incomprensioni, le comunicazioni tra le due navi devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata, usando termini tecnici internazionalmente noti. Allo scopo può essere impiegato l'IMO Standard Marine Communication Phrases pubblicato dall'Organizzazione internazionale marittima (IMO).

2. Appena possibile, le due navi devono stabilire contatti via radio per concordare le operazioni connesse con il trasferimento del carico.

Art. 15. - Trasmissioni radio.

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

Art. 16. - Radar.

1. Durante l'allibo dei gas che siano anche infiammabili, non devono essere impiegati radar con lunghezza d'onda di 10 cm; radar con lunghezza d'onda di 3 cm possono essere impiegati soltanto per distanze superiori a 10 metri.(*).

(*) Si fa riferimento alle linee guida di cui alla International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), come emendata.

Art. 17. - Avvicinamento, ormeggio e disormeggio.

1. Le manovre di avvicinamento, ormeggio e disormeggio delle navi devono essere effettuate in osservanza delle pertinenti norme del regolamento internazionale del 1972 per pervenire gli abbordi in mare, a cura e sotto la responsabilità dei comandanti delle navi e con le modalità da essi concordate. Nel caso che i contatti radio vengano interrotti, le manovre devono essere sospese fino a quando tali contatti siano stati ripristinati.

2. Gli ufficiali addetti a tali manovre devono essere dotati di ricetrasmittitori portatili aventi le

caratteristiche di sicurezza richieste per operare in spazi pericolosi per la presenza di gas o di vapori infiammabili. A bordo di ciascuna nave deve essere disponibile almeno un ricetrasmittitore portatile di riserva.

3. L'allibo deve essere effettuato nella zona indicata dall'autorità marittima.

4. Il tipo, il numero e la posizione dei parabordi da sistemare per le operazioni di ormeggio sono scelti dai comandanti delle due navi.

Art. 18. - Protezione catodica dello scafo.

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

Art. 19. - Impianto elettrico.

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

Art. 20. - Modalità di trasferimento del carico.

1. Le modalità di trasferimento del carico devono essere preventivamente concordate dai comandanti delle navi sulla base delle informazioni tecniche citate all'art. 2, comma 1, lettera ff) tenendo conto, tra l'altro, delle variazioni delle condizioni di assetto, di immersione e di stabilità di entrambe le navi nel corso dell'allibo, nonché delle eventuali specifiche disposizioni dell'autorità marittima.

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

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

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

5. Nel caso di utilizzo di bracci di carico, il sistema di ormeggio deve essere dimensionato in modo tale che i movimenti relativi tra le due unità, ormeggiate nelle condizioni ambientali previste, siano compatibili con la flessibilità dei bracci di carico utilizzati.

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

a) devono essere tenute chiuse tutte le porte, portellini e prese d'aria dei locali alloggio, ad eccezione di quelle espressamente autorizzate dal comandante. Nessuna porta di comunicazione con il ponte di coperta deve restare aperta;

b) le cucine a fiamma aperta devono essere spente;

c) devono essere disattivati tutti gli impianti di soffiatura dei fasci tubieri delle caldaie;

d) l'allibo deve essere effettuato in modo da evitare l'apertura delle valvole di sicurezza dei serbatoi;

e) qualora si presenti un'emergenza di qualsiasi genere, le operazioni di allibo devono essere immediatamente sospese e deve essere informata l'autorità marittima;

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

Art. 21. - Completamento delle operazioni di allibo.

1. Al termine delle operazioni di allibo, le manichette possono essere scollegate soltanto quando siano state completamente drenate.
2. I comandanti delle navi devono comunicare all'autorità marittima il completamento delle operazioni di allibo.

Art. 22. - Controlli preliminari.

1. Prima di iniziare le operazioni di allibo, i comandanti devono accertare che sulla propria nave i sotto indicati impianti o sistemazioni siano in buono stato e funzionanti:
 - a) impianti di ventilazione dei locali pompe e compressori, locali contenenti i relativi motori, sale di controllo del carico (se esistenti) e altri locali con sistemazioni o equipaggiamenti connessi con le operazioni di allibo;
 - b) impianto fisso e apparecchi portatili di rilevazione gas;
 - c) comandi a distanza delle valvole a rapida chiusura sui duomi dei serbatoi, ove previsti, e sui terminali dei collettori di carica e scarica;
 - d) dispositivi per il controllo della temperatura, della pressione e di sondaggio dei serbatoi;
 - e) impianto di refrigerazione;
 - f) stive, quali definite all'art. 2, comma 1, lettera gg), (escluse quelle che contengono i serbatoi in pressione) e spazi interbarriera in atmosfera di gas inerte con tenore di ossigeno inferiore all'1%. Tale controllo si riferisce esclusivamente alla nave che cede il carico;
 - g) serbatoi della nave che riceve il carico in atmosfera di gas inerte o in atmosfera costituita dallo stesso gas che deve ricevere o da gas con esso compatibile;
 - h) linee incendio in coperta, con relative manichette ed idranti;
 - i) impianti fissi di estinzione incendio;
 - l) stato di isolamento dell'impianto elettrico, nonché dei vari collegamenti tra le navi;
 - m) sistemazione, in prossimità dei terminali dei collettori di carica e scarica, di due manichette pronte all'uso con relativo boccalino a doppio uso, collegate all'impianto idrico antincendio e di due estintori portatili a polvere;
 - n) mezzi di protezione individuali prescritti dalle norme vigenti;
 - o) manichette da impiegare per l'allibo (la pressatura delle manichette da impiegare per l'allibo deve essere effettuata a 1,5 volte la pressione di esercizio. La data di esecuzione della pressatura non deve essere anteriore a quindici giorni dalla data di effettuazione delle operazioni di allibo, a meno che le stesse siano effettuate ad intervalli di tempo inferiori ad un mese. In tal caso, la pressatura a 1,5 volte la pressione di esercizio può essere effettuata ogni sei mesi. L'effettuazione della pressatura deve essere annotata sul giornale di bordo. Le manichette devono essere regolarmente ispezionate dal comando di bordo per accertare eventuali danneggiamenti o deterioramenti. Dopo l'impiego devono essere accuratamente drenate);
 - p) cavi di rimorchio, posizionati in modo da permettere un rapido aggancio in caso di emergenza;
 - q) tipo, numero e posizione dei parabordi da sistemare;
 - r) nave pronta a muoversi con i propri mezzi.

Art. 23. - Manichette per il trasferimento del carico.

1. Le manichette da impiegare per l'allibo devono essere omologate e collaudate dall'organismo tecnico o da un altro registro di classificazione aderente all'International Association Classification Societies (I.A.C.S.). I relativi certificati, copia dei quali deve essere conservata a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:
 - a) massima pressione di esercizio;
 - b) minima temperatura di esercizio;
 - c) prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
 - d) data e pressione di collaudo;
 - e) organismo che ha effettuato il collaudo.

2. I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange.
3. Le manichette di acciaio inossidabile sono idonee per tutti i gas liquefatti elencati all'art. 11, a condizione che siano collaudate da uno degli organismi citati al comma 1 del presente articolo.

Art. 24. - Bracci per il trasferimento del carico.

1. I bracci di carico da impiegare per l'allibio devono essere collaudati dall'organismo tecnico o da un altro registro di classificazione aderente all'International Association Classification Societies (I.A.C.S.). I relativi certificati, copia dei quali deve essere conservata a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:

- a) massima pressione di esercizio;
 - b) minima pressione di esercizio;
 - c) massima temperatura di esercizio;
 - d) minima temperatura di esercizio;
 - e) inviluppo di tutte le posizioni di esercizio della flangia di connessione del braccio di carico, inclusi i limiti di allarme;
 - f) rapporto sugli sforzi nelle diverse condizioni di carico;
 - g) massima velocità del vento ammissibile per l'esercizio;
 - h) certificati dei seguenti test:
 - 1) test di bilanciamento;
 - 2) test di connessione/sconnessione rapida;
 - 3) test del sistema di rilascio in emergenza (se presente);
 - 4) test dei circuiti idraulici pressati a 1,5 volte la pressione di progetto.
2. La flangia di rapida connessione/sconnessione deve essere costruita in accordo ad uno standard riconosciuto.

Art. 25. - Abrogazioni.

1. Le norme di cui al decreto del Ministro della marina mercantile 3 maggio 1984, relativamente alla disciplina degli allibi di gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas, sono sostituite dalle norme di cui al presente decreto.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Allegati OMISSIS