


GAZZETTA UFFICIALE



DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 28 maggio 1984

SI PUBBLICA NEL POMERIGGIO
DI TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI E DECRETI - CENTRALINO 85101
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI, 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

DECRETO-LEGGE 26 maggio 1984, n. 159.

Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dai movimenti sismici del 29 aprile 1984 in Umbria e del 7 ed 11 maggio 1984 in Abruzzo, Molise, Lazio e Campania.

Pag. 4379

DECRETI MINISTERIALI

Ministero del tesoro

DECRETO 21 maggio 1984.

Emissione di certificati di credito del Tesoro quadriennali, con godimento 1° giugno 1984

Pag. 4382

DECRETO 21 maggio 1984.

Emissione di certificati di credito del Tesoro settennali, con godimento 1° giugno 1984

Pag. 4384

Ministero dell'agricoltura e delle foreste

DECRETO 10 maggio 1984.

Modalità per la presentazione delle domande per la iscrizione nei registri nazionali di varietà di specie agricole ed orticole

Pag. 4387

Ministero della marina mercantile

DECRETO 3 maggio 1984.

Norme per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas

Pag. 4389

Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato

DECRETO 7 maggio 1984.

Nomina del commissario « ad acta » della S.p.a. I.T.L. - Italiana lavori, in amministrazione straordinaria

Pag. 4395

DECRETO 18 maggio 1984.

Proroga dell'autorizzazione alla continuazione dell'esercizio d'impresa per la S.p.a. Estigas sarda, in amministrazione straordinaria

Pag. 4396

Ministero
del lavoro e della previdenza sociale

DECRETO 14 maggio 1984.

Modificazioni ai termini fissati con decreto ministeriale 2 giugno 1982 in materia di contributi previdenziali ed assistenziali per i lavoratori agricoli a tempo indeterminato.

Pag. 4396

Ministero
delle poste e delle telecomunicazioni

DECRETO 24 maggio 1984.

Revisione delle tariffe postali, di bancoposta e di telecomunicazioni nell'interno della Repubblica

Pag. 4397

DECRETI DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA IN SUNTO

DECRETO 20 gennaio 1984, n. 160.

Riconoscimento, agli effetti civili, della erezione della parrocchia di « Gesù Redentore », in Salerno

Pag. 4406

DECRETO 31 gennaio 1984, n. 161.

Riconoscimento, agli effetti civili, della erezione della parrocchia del « Cuore immacolato di Maria », in Bari.

Pag. 4406

DECRETO 31 gennaio 1984, n. 162.

Riconoscimento, agli effetti civili, della erezione della parrocchia di « S. Domenico Savio », in Terracina.

Pag. 4406

DECRETO 31 gennaio 1984, n. 163.

Riconoscimento, agli effetti civili, della erezione della parrocchia di « Gesù risorto », in Salerno

Pag. 4407

b) Specie orticole	Varietà al primo anno di prova	Varietà al secondo anno di prova
Anguria	g 50	g 80
Asparago (1)	—	—
Bietola da coste	» 100	» 200
Bietola da orto	» 100	» 200
Carota	» 50	» 100
Cavolfiore	» 20	» 50
Cavolo broccolo	» 20	» 50
Cavolo cappuccio bianco	» 20	» 50
Cavolo cappuccio rosso	» 20	» 50
Cavolo di Bruxelles	» 20	» 50
Cavolo laciniato	» 20	» 50
Cavolo rapa	» 20	» 50
Cavolo verza	» 20	» 50
Cerfoglio (1)	—	—
Cetriolo e cetriolino	» 30	» 50
Cicoria	» 30	» 50
Cipolla	» 50	» 100
Fagiolo	» 2000	» 3000
Fagiolo di Spagna	» 2000	» 3000
Fava	» 3000	» 4000
Finocchio	» 30	» 60
Indivia riccia e scarola	» 30	» 50
Lattuga	» 15	» 30
Melanzana	» 20	» 30
Melone	» 30	» 50
Peperone	» 20	» 30
Pisello	» 1500	» 2000
Pomodoro	» 20	» 30
Porro	» 50	» 100
Prezzemolo (1)	—	—
Rapa primav. e autunn.	» 20	» 50
Ravanello e rafano	» 50	» 100
Scorzonera (1)	—	—
Sedano e sedano rapa	» 10	» 25
Spinacio	» 100	» 200
Valeriana (1)	—	—
Zucchino	» 50	» 80

(1) Per i quantitativi di seme da inviare rivolgersi al Ministero dell'agricoltura e delle foreste - Direzione generale della produzione agricola - Divisione VII M.P. - Registri delle varietà.

Qualora il seme avesse subito dei trattamenti, occorre indicare il tipo e la percentuale di principio attivo usato.

Saranno respinti ed esclusi dalle prove, quei campioni che perverranno gravati da pagamenti a qualsiasi titolo.

Art. 5.

Le domande di iscrizione nei registri nazionali, che perverranno oltre i termini previsti dall'art. 1 del presente decreto o che perverranno nei termini stabiliti ma incompleti nella documentazione come sopra specificata, non saranno prese in considerazione. Della mancata presa in considerazione sarà fornita notizia agli interessati.

Il presente decreto sarà pubblicato, per esteso, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, addì 10 maggio 1984

Il Ministro: PANDOLFI

(2681)

MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE

DECRETO 3 maggio 1984.

Norme per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas.

IL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE

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

Visto il 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, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 1984, n. 50;

Viste le « Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso (comprese quelle derivanti dal petrolio) », emanate con la circolare a stampa n. 340364 del 31 marzo 1970;

Sentito il comitato centrale per la sicurezza della navigazione;

Decreta:

Sono approvate le unite « Norme per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele di gas ».

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

Roma, addì 3 maggio 1984

p. Il Ministro: CERAMI

NORME PER GLI ALLIBI DI OLI MINERALI E DI GAS COMPRESI, GAS LIQUEFATTI, GAS LIQUEFATTI REFRIGERATI, GAS DISCIOLTI SOTTO PRESSIONE E MISCELE DI GAS.

Capitolo I

APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Art. 1.

Applicazione

1) Le presenti norme si applicano alle navi battenti bandiera italiana o straniera che intendano effettuare il trasferimento, da una all'altra, in acque territoriali italiane, degli oli minerali o dei gas compressi, liquefatti, liquefatti refrigerati, disciolti sotto pressione e miscele di gas.

2) Il trasferimento da una nave all'altra degli oli minerali può essere effettuato soltanto tra navi abilitate al trasporto degli oli minerali di cui s'intende effettuare il trasferimento, con l'osservanza delle presenti disposizioni.

Il trasferimento da una nave all'altra dei gas può essere effettuato soltanto tra navi in possesso dell'attestazione di idoneità prevista dalla vigente normativa in materia di trasporto marittimo alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido o gassoso, con l'osservanza delle presenti disposizioni. Nel caso di navi non munite della suddetta attestazione, l'autorità marittima ne fa accertare l'idoneità da parte dell'ente tecnico.

2) Sono ammessi al trasferimento da una nave all'altra gli oli minerali elencati nell'appendice I dell'allegato I alla Marpol 73/78, come definita al successivo art. 3, punto 1) ed i sotto

elencati gas, purché inclusi nell'attestazione di idoneità di entrambe le navi: ammoniaca, butadiene, butano, butilene, cloruro di etile, cloruro di vinile, etano, etilene, isobutano, miscele butano/propano, propano, propilene.

4) Qualora si presenti la necessità di effettuare il trasferimento di prodotti diversi da quelli sopra citati, gli interessati devono inoltrare domanda al Ministero della marina mercantile - Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo.

5) Fermo restando quanto disposto dal precedente punto 4), è vietato il trasferimento da una nave all'altra di prodotti non elencati nel precedente punto 3), oppure il cui trasferimento non sia stato autorizzato dal Ministero della marina mercantile - Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo.

Art. 2.

Vigilanza dell'autorità marittima

L'autorità marittima vigila sulle operazioni di trasferimento del carico, stabilendone le modalità a seconda delle condizioni locali, delle circostanze speciali, nonché della natura del prodotto da trasferire da una nave all'altra.

Art. 3.

Definizioni

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

1) per *Marpol 73/78*: la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, ratificata dalla legge 29 settembre 1980, n. 622, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 23 ottobre 1980;

2) per *Solas 74 e suoi emendamenti*: la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare 1974 ed i suoi emendamenti ratificati, rispettivamente, dalla legge 23 maggio 1980, n. 313, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 190 del 12 luglio 1980 e dalla legge 4 giugno 1982, n. 438, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 193 del 15 luglio 1982;

3) per *allibo*: il trasferimento di tutto o parte del carico da una nave all'altra, quando esse sono ormeggiate una all'altra;

4) per *area di trasferimento*: la zona entro la quale viene effettuato il trasferimento del carico da una nave all'altra;

5) per *ormeggio e disormeggio in navigazione*: l'ormeggio e il disormeggio di una nave mentre l'altra mantiene una rotta costante precedentemente concordata tra le due navi;

6) per *ormeggio e disormeggio all'ancora*: l'ormeggio e il disormeggio di una nave mentre l'altra è all'ancora;

7) per *segnali di emergenza*: i segnali di emergenza durante le manovre di avvicinamento e di partenza delle navi, quali previste dalle « Norme internazionali 1972 per prevenire gli abbordi in mare », approvate con legge 27 dicembre 1977, n. 1085 e pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* n. 48 del 17 febbraio 1978;

8) per *piano di emergenza*: un piano, concordato tra i comandanti delle 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;

9) per *informazioni tecniche*: i dati principali relativi agli impianti connessi con la movimentazione del carico, le caratteristiche delle navi e le condizioni di carico e/o zavorramento delle navi prima di iniziare le operazioni di allibo, quali richieste dai « modelli » allegati alle presenti norme, rispettivamente dopo l'art. 22 e dopo l'art. 24;

10) per *zona del carico*:

a) nel caso di navi cisterna adibite al trasporto di oli minerali: quella parte della nave che contiene cisterne o casse per il carico e locali pompe del carico e comprende intercapedini, spazi vuoti e zone di ponte adiacenti o soprastanti tutti i suddetti compartimenti;

b) nel caso di navi adibite al trasporto di gas: quella parte della nave che contiene il sistema di contenimento del carico, i locali pompe e compressori, inclusa la zona di ponte sopra l'intera larghezza e lunghezza della nave soprastante i suddetti spazi. Quando esistenti, le intercapedini, gli spazi per la zavorra o gli spazi vuoti adiacenti all'estremità poppiera della « stiva » più vicina alla prora sono esclusi dalla zona del carico;

11) per *punto di infiammabilità*: la temperatura minima — alla pressione di 760 mmHg — espressa in gradi centigradi, alla quale un liquido emette vapori infiammabili, in vaso chiuso, in quantità sufficiente per essere accesi;

12) per *oli minerali*: i prodotti citati nel punto 3) del precedente art. 1;

13) per *zavorra pulita*: quella definita alla Regola 1 (16) della *Marpol 73/78*;

14) per *zavorra segregata*: quella definita alla Regola 1 (17) della *Marpol 73/78*;

15) per *sistema di lavaggio con petrolio greggio*, d'ora in poi indicato come « COW »: quello definito alla Regola 13 B della *Marpol 73/78*;

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

17) per *gas liquefatti*: quelli con temperatura critica uguale o superiore a -10°C , trasportati allo stato liquido sotto pressione. I gas liquefatti sono suddivisi come segue:

a) gas con temperatura critica uguale o superiore a 70°C ;

b) gas con temperatura critica uguale o superiore a -10°C ;

18) per *gas liquefatti refrigerati*: quelli che per il trasporto vengono liquefatti e mantenuti a temperatura inferiore a -10°C ;

19) per *gas disciolti sotto pressione*: quelli trasportati in soluzione in adatto solvente sotto pressione;

20) per *miscele di gas*:

le miscele di gas compressi,

le miscele di gas liquefatti,

le miscele di gas compressi con gas liquefatti,

le miscele di gas compressi o gas liquefatti con vapori di liquidi anche non classificati come merci pericolose,

le miscele di gas liquefatti refrigerati,

intesi tali gas come definiti ai punti che precedono;

21) per *sistema di contenimento del carico*: i depositi destinati a contenere i gas sopra definiti, inclusi, quando esistenti, la barriera primaria e quella secondaria, l'isolamento termico associato ad ogni spazio interposto e la struttura adiacente, se necessaria per il sostegno di questi elementi. Se la barriera secondaria è parte della struttura dello scafo, essa può essere una delimitazione della « stiva »;

22) per *deposito del carico*: l'involucro stagno ai liquidi progettato per essere il contenitore primario dei gas liquefatti ed include tutti tali contenitori, associati o meno all'isolamento e/o alle barriere secondarie;

23) per *barriera primaria*: l'elemento interno progettato per contenere il carico quando il sistema di contenimento del carico comprende due delimitazioni;

24) per *barriera secondaria*: l'elemento più esterno a tenuta di liquido di un sistema di contenimento del carico progettato per provvedere al temporaneo contenimento di qualsiasi prevedibile fuoriuscita del carico liquido attraverso la barriera primaria e per prevenire l'abbassamento della temperatura della struttura della nave fino ad un livello pericoloso;

25) per *stiva*: lo spazio racchiuso dalla struttura della nave nel quale è situato un sistema di contenimento del carico;

26) per *Ente tecnico*: il Registro italiano navale.

Capitolo II

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 4.

Richiesta di autorizzazione per l'allibo

Chi intende effettuare l'allibo di uno o più prodotti citati nel precedente art. 1 deve presentare all'autorità marittima competente una domanda corredata da:

dichiarazione nella quale siano specificati quali prodotti, tra quelli indicati nel precitato art. 1, si intendono allibare e le relative quantità;

certificato di classe o documento equivalente, in corso di validità, dal quale risulti che le navi sono abilitate ad effettuare il trasporto degli oli minerali oppure, nel caso di gas, l'attestazione di idoneità citata nel punto 2) del precedente art. 1, dalla quale risulti che le navi sono abilitate ad effettuare il trasporto dei gas stessi;

certificato di sicurezza dotazioni di armamento, ai sensi della Solas 74 e suoi emendamenti;

informazioni tecniche di entrambe le navi, citate al punto 9) del precedente art. 3, firmate, per ciascuna nave, dal proprio comandante;

dichiarazione di entrambi i comandanti delle navi, nella quale si attesti che sono stati effettuati con buon esito i controlli preliminari citati nei successivi articoli 21 e 23.

Art. 5.

Designazione degli ufficiali responsabili delle operazioni

Per il controllo di tutte le operazioni connesse con l'allibito, ciascun comandante deve designare l'ufficiale o gli ufficiali responsabili, notificandone i nominativi all'autorità marittima.

Durante l'allibito ogni ufficiale è responsabile per il turno cui è assegnato.

Art. 6.

Nulla osta alle operazioni di accosto e di allibito

L'autorità marittima, esaminata la documentazione di cui al precedente art. 4, presa conoscenza del piano di emergenza previsto dal punto 8) del precedente art. 3, ed espletati gli accertamenti ritenuti opportuni, concede il nulla osta alle operazioni di accosto e di allibito.

Indipendentemente dall'esito degli accertamenti di cui sopra, il nulla osta all'accosto fra le navi ed all'allibito può essere concesso soltanto quando sussistano le condizioni meteorologiche giudicate favorevoli dall'autorità marittima, fermo restando che l'ormeggio ed il disormeggio, sia in navigazione che all'ancora, devono essere effettuati in ore diurne.

Art. 7.

Equivalenza

L'autorità marittima può accettare soluzioni alternative rispetto a quelle previste dalle presenti norme, quando le soluzioni stesse, sentito l'ente tecnico, siano ritenute equivalenti.

Capitolo III

DISPOSIZIONI OPERATIVE E CONTROLLI DI SICUREZZA

Art. 8.

Comunicazioni tra le navi

Al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra le due navi, devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata, usando termini tecnici internazionalmente noti. Allo scopo può essere impiegato lo Standard marine navigational vocabulary pubblicato dall'International maritime organization (I.M.O.). Appena possibile, le due navi devono stabilire contatti iniziali via radio per concordare le operazioni connesse con il trasferimento del carico. Tali contatti iniziali devono essere stabiliti sul canale VHF 16; successivamente si deve passare su un altro canale concordato tra le due navi.

Art. 9.

Avvicinamento, ormeggio e disormeggio

Le manovre di avvicinamento, di ormeggio e di disormeggio delle navi devono essere effettuate in osservanza delle pertinenti Norme internazionali 1972 per prevenire 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.

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 vapori infiammabili. A bordo di ciascuna nave deve essere disponibile almeno un ricetrasmittitore portatile di riserva.

L'allibito deve essere effettuato nella zona precedentemente indicata dall'autorità marittima.

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

Art. 10.

Trasmissioni radio

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

Art. 11.

Radar

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

Art. 12.

Protezione catodica dello scafo

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

Art. 13.

Impianto elettrico

Prima di iniziare le operazioni di allibito 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. 14.

Modalità di trasferimento del carico

Le modalità di trasferimento del carico devono essere preventivamente concordate dai comandanti delle navi sulla base delle informazioni tecniche citate al punto 9) del precedente art. 3, tenendo conto, tra l'altro, delle variazioni delle condizioni di assetto, di immersione e di stabilità di entrambe le navi nel corso dell'allibito, nonché delle eventuali specifiche disposizioni dell'autorità marittima.

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

Il collegamento delle manichette ai terminali dei collettori di caricazione e 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 la flange dei suddetti terminali abbiano, per quanto tecnicamente possibile, una differenza di allineamento sul piano trasversale.

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

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

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;

le cucine a fiamma aperta devono essere spente;

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

l'impianto di gas inerte, di cui al successivo art. 18, deve essere mantenuto in funzione durante tutta l'operazione di allibito;

l'allibito deve essere effettuato in modo da evitare l'apertura delle valvole di sicurezza dei serbatoi.

Qualora si presenti un'emergenza di qualsiasi genere, le operazioni di allibito devono essere immediatamente sospese e deve essere informata l'autorità marittima.

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. 15.

Completamento delle operazioni di allibo

Al termine delle operazioni di allibo, le manichette possono essere scollegate soltanto quando siano state completamente drenate.

I comandanti delle navi devono comunicare all'autorità marittima il completamento delle operazioni di allibo.

Capitolo IV

DISPOSIZIONI PARTICOLARI AGGIUNTIVE PER GLI OLI MINERALI

Art. 16.

Movimentazione dell'acqua di zavorra

Qualora, durante le operazioni di allibo, si renda necessario scaricare acqua di zavorra, essa deve essere « zavorra pulita » o « zavorra segregata », quali definite, rispettivamente, ai punti 13 e 14 del precedente art. 3. Acqua di zavorra che non sia « pulita » o « segregata » non può essere scaricata in mare.

Se necessario, l'acqua di zavorra può essere trasferita da una nave all'altra. Durante la movimentazione della zavorra da nave a nave devono essere sospese le operazioni di allibo, escluso quando tale movimentazione avvenga tra navi entrambe dotate di sistema di « zavorra segregata ».

Art. 17.

Prevenzione contro l'inquinamento

Devono essere prese le necessarie misure per evitare la possibilità di inquinamento dell'ambiente marino.

Nel caso che si verifichi un versamento in mare del prodotto che si sta trasferendo, le operazioni di allibo devono essere sospese e deve essere immediatamente informata l'autorità marittima per i provvedimenti del caso.

Art. 18.

Inertizzazione delle cisterne del carico

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

Il gas inerte impiegato deve possedere un contenuto di ossigeno non superiore al 5% ed una pressione non inferiore a 500 mg di H₂O. Tale condizione può essere anche richiesta qualora la zavorra trasferita da una nave all'altra non sia « segregata » o « pulita » o venga immessa in cisterne che abbiano contenuto il carico appena trasferito.

Art. 19.

Lavaggio delle cisterne del carico con il petrolio greggio

Durante le operazioni di allibo è consentito effettuare il lavaggio delle cisterne del carico con il petrolio greggio (COW) soltanto nel caso in cui entrambe le navi siano dotate dell'impianto di gas inerte e l'impianto COW sia certificato conforme alla regola 13 B della Marpol 73/78.

Art. 20.

Impianti antincendio

Gli impianti antincendio delle navi devono essere tenuti pronti per l'immediato impiego.

Qualora la zona del carico sia protetta da un impianto fisso di estinzione incendi non del tipo a schiuma, deve essere provveduto un impianto mobile a schiuma per la protezione del ponte di coperta.

Qualora una o entrambe le navi non siano dotate di impianto fisso di spegnimento incendi per la zona del carico, l'autorità marittima, in base al precedente art. 2, può richiedere che le operazioni di allibo vengano effettuate con l'ausilio di un rimorchiatore equipaggiato con mezzi idonei a lanciare la schiuma sul ponte delle navi. In ogni caso, deve essere disponibile un impianto mobile a schiuma per la protezione del ponte di coperta.

Art. 21.

Controlli preliminari

Prima di iniziare le operazioni di allibo, i comandanti devono accertare che sulle rispettive navi i sotto indicati impianti o sistemazioni siano in buono stato e funzionanti. Il buon esito di tali accertamenti deve essere oggetto della dichiarazione prevista al precedente art. 4:

impianti di ventilazione dei locali pompe del carico, dei locali contenenti i relativi motori, delle sale di controllo del carico (se esistenti) e degli altri locali contenenti sistemazioni o equipaggiamenti connessi con le operazioni di allibo;

impianto fisso di rivelazione gas, se esistente;

gas inerte delle cisterne del carico, quando richiesto (ai sensi del precedente art. 18);

apparecchi portatili di rivelazione gas;

impianto di lavaggio col greggio, se esistente ed in fase operativa. Tale impianto deve essere comunque conforme alla vigente normativa;

linee incendio in coperta, con relative manichette e idranti;

impianti fissi di estinzione incendio a schiuma o a gas inerte;

stato di isolamento dell'impianto elettrico, nonché dei vari collegamenti tra nave e nave;

sistemazione, in prossimità dei terminali dei collettori di caricazione e scarica, di due manichette addizionali con relativo boccalino a doppio uso, collegate all'impianto idrico antincendio, e due estintori portatili a polvere o a schiuma;

buono stato di efficienza dei mezzi di protezione individuale e dei mezzi antincendio supplementari prescritti dalle vigenti normative in materia di sicurezza della navigazione;

pressatura delle manichette da impiegare per l'allibo a 1,5 volte la pressione 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 con regolarità ad intervallo di tempo non superiore ad un mese. In tal caso, la pressatura a 1,5 volte la pressione di esercizio può essere effettuata ogni 6 mesi. L'effettuazione della pressatura deve essere annotata sul giornale di bordo. Le manichette devono essere regolarmente ispezionate dal comando di bordo per accertare eventuali danneggiamenti o deterioramenti. Dopo l'impiego devono essere accuratamente drenate;

cavi di rimorchio posizionati in modo da permettere un rapido aggancio in caso di emergenza;

nave pronta a muoversi con i propri mezzi.

Art. 22.

Manichette per il trasferimento del carico

Le manichette da impiegare per l'allibo devono essere omologate e collaudate dall'Ente 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:

massima pressione di esercizio;

massima temperatura di esercizio (se del caso in relazione alla viscosità del prodotto oggetto dell'allibo);

prodotti per i quali sono riconosciute idonee;

data e pressione di collaudo;

Ente che ha effettuato il collaudo.

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

**MODELLO PER LE INFORMAZIONI TECNICHE PER ALLIBO
DI OLI MINERALI**
(Technical data form for mineral oil only)

Nome della nave (Ship's name)	Nominativo internaz. (Distinctive letter)	Capacità totale delle cisterne 100% (100% cargo tanks total capacity)	Max pressione ammissibile nelle linee del carico (Max allowable pressure in cargo piping)
Registro di class. (Classed with)			

Armatore:
(Owner)

Bandiera:
(Flag)

Compartimento:
(Port of Registry)

N. persone equipaggio:
(Crew member)

Lunghezza fuori tutto:
(Length overall)

Larghezza:
(Breadth)

Immersione prima dell'allibo:
(Draft before cargo transfer)

Immersione dopo l'allibo:
(Draft after cargo transfer)

N. motori principali e tipo:
(Main engine number and type)

Potenza in CV:
(HP power)

Velocità a pieno carico:
(Full cargo speed)

Elica direzionale:
(Bow thruster)

Verricelli per ancoraggio:
(Mooring winches)

Tipo (Type) Numero (Number) Capacità (Capacity)	Prora (Fore)	Centro nave (Midship)	Poppa (Aft)

Mezzi per il sostentamento della manichetta per l'allibo:
(Hose lifting facilities)

Numero:
(Number)

Portata tonn.:
(Capacity ton)

Numero pompe del carico:
(Number of cargo pumps)

Tipo:
(Type)

Portata:
(Capacity)

Informazioni sul carico:
(Cargo information)

Cisterna n. (Cargo tank No.)	Capacità m ³ (Capacity)	Peso specif. ammiss. (Allowable specific gravity) t/m ³	Prodotto (Product)	Quantità a bordo (Quantity on board) tonn	Temperatura del carico (Cargo temperature) °C	Quantità da trasferire (Quantity to be transferred) tonn

Informazioni sulla zavorra
(Ballast information)

Compartimento (Compartment)	Posizione (Position)	Tipo * (Type)	Capacità (Capacity) m ³	Quantità a bordo (Quantity on board) m ³

(*) Indicare « S » se zavorra segregata
« C » » pulita
« D » » sporca

Indicate « S » in case of segregate ballast
« C » » clean »
« D » » dirty »

Capitolo V

DISPOSIZIONI PARTICOLARI AGGIUNTIVE PER I GAS

Art. 23.

Controlli preliminari

Prima di iniziare le operazioni di allibo, i comandanti devono accertare che sulle rispettive navi i sotto indicati impianti o sistemazioni siano in buono stato e funzionanti. Il buon esito di tali accertamenti deve essere oggetto della dichiarazione prevista al precedente art. 4:

impianti di ventilazione dei locali pompe e compressori, dei locali contenenti i relativi motori, delle sale di controllo del carico (se esistenti) e degli altri locali contenenti sistemazioni o equipaggiamenti connessi con le operazioni di allibo;

impianto fisso e apparecchi portatili di rivelazione gas; comandi a distanza delle valvole a rapida chiusura sui duomi dei serbatoi e sui terminali dei collettori di carica e scarica;

dispositivi per il controllo della temperatura, della pressione e di sondaggio dei serbatoi;

impianto di refrigerazione;

stive, quali definite al punto 25) del precedente art. 3 (escluse quelle che contengono i serbatoi in pressione) e spazi interbarriera in atmosfera di gas inerte con tenore di ossigeno inferiore all'1%. Tale controllo si riferisce esclusivamente alla nave che cede il carico;

serbatoi della nave che riceve il carico in atmosfera di gas inerte o in atmosfera costituita dallo stesso gas che deve ricevere o da gas con esso compatibile;

linee incendio in coperta, con relative manichette ed idranti;

impianti fissi di estinzione incendio a gas inerte, ad acqua spruzzata ed a polvere per la protezione del ponte di coperta;

stato di isolamento dell'impianto elettrico, nonché dei vari collegamenti tra nave e nave;

sistemazione, in prossimità dei terminali dei collettori di carica e scarica, di due manichette addizionali con relativo boccalino a doppio uso, collegate all'impianto idrico antincendio e di due estintori portatili a polvere;

buono stato di tutti i mezzi di protezione individuale prescritti dalle norme vigenti;

pressatura delle manichette da impiegare per l'allibo 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 non superiori ad un mese. In tal caso, la pressatura a 1,5 volte la pressione di esercizio può essere effettuata ogni 6 mesi. L'effettuazione della pressatura deve essere annotata sul giornale di bordo. Le manichette devono essere regolarmente ispezionate dal comando di bordo per accertare eventuali danneggiamenti o deterioramenti. Dopo l'impiego devono essere accuratamente drenate;

cavi di rimorchio posizionati in modo da permettere un rapido aggancio in caso di emergenza;

nave pronta a muoversi con i propri mezzi.

Art. 24.

Manichette per il trasferimento del carico

Le manichette da impiegare per l'allibo devono essere omologate e collaudate dall'Ente 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:

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

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

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

MODELLO PER LE INFORMAZIONI TECNICHE PER ALLIBO DI GAS

(Technical data form for gas only)

Nome della nave (Ship's name)	Nominativo internaz. (Distinctive letter)	Capacità totale dei serbatoi 100% (100% cargo tanks total capacity)	Max. press. ammissibile (Max allowable pressure)	Min. temper. ammissibile (Min. allowable temperature)
Registro di class. (Classed with)				

Armatore:
(Owner)

Bandiera:
(Flag)

Compartimento:
(Port of Registry)

N. persone equipaggio:
(Crew member)

Lunghezza fuori tutto:
(Length overall)

Larghezza:
(Breadth)

Immersione prima dell'allibo:
(Draft before cargo transfer)

Immersione dopo l'allibo:
(Draft after cargo transfer)

N. motori principali e tipo:
(Main engine number and type)

Potenza in CV:
(HP power)

Velocità a pieno carico:
(Full cargo speed)

Elica direzionale:
(Bow thruster)

Verricelli per ancoraggio
(Mooring winches)

	Prora (Fore)	Centro nave (Midship)	Poppa (Aft)
Tipo (Type)			
Numero (Number)			
Capacità (Capacity)			

Mezzi per il sostentamento della manichetta per l'allibio:
(Hose lifting facilities)

Numero:
(Number)

Portata tonn.:
(Capacity ton)

Numero pompe del carico:
(Number of cargo pumps)

Tipo:
(Type)

Capacità:
(Capacity)

Pompe di ripresa n.:
(Booster pumps No.)

Portata:
(Capacity)

Numero compressori:
(Number of compressors)

Capacità totale m³/h:
(Total capacity m³/h)

Valvole a rapida chiusura
(Quick closing valves)

Tempo di chiusura delle valvole automatiche sulle rampe e
sui serbatoi:
(Closing time of manifolds and cargo vessels quick closing
valves)

Informazioni sul carico
(Cargo information)

Serbatoio N. (Cargo vessel No.)	Capacità (Capacity) m ³	Peso specif. ammiss. (Allowable specific gravity) t/m ³	Prodotto (Product)	Quantità a bordo (Quantity on board) tonn	Taratura valvole di sicurezza (Safety valves setting) bar	Pressione del carico (Cargo pressure) bar	Temperatura del carico (Cargo temperature) °C	Quantità da trasferire (Quantity to be transferred) tonn	Riscaldatore del carico (Cargo heating system) ton/h T(°C)	Tempo necessario (Estimated time) H

Informazioni sulla zavorra
(Ballast information)

Compartimento (Compartment)	Posizione (Position)	Capacità (Capacity) m ³	Quantità a bordo (Quantity on board) m ³

(2559)

MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

DECRETO 7 maggio 1984.

Nomina del commissario «ad acta» della S.p.a. I.T.L. Italiana lavori, in amministrazione straordinaria.

IL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO
E DELL'ARTIGIANATO

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DEL TESORO

Visto il decreto-legge 30 gennaio 1970, n. 26, recante provvedimenti urgenti per l'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi, convertito nella legge 3 aprile 1979, n. 95, modificata ed integrata dalle leggi 13 agosto 1980, n. 445 e 31 marzo 1982, n. 119;

Visti i propri decreti, emessi di concerto con il Ministro del tesoro, con i quali sono state assoggettate alla procedura di amministrazione straordinaria la S.p.a. C.M.P. in data 29 maggio 1980 e la S.p.a. I.T.L. - Italiana lavori in data 29 marzo 1984;

Vista l'istanza 26 aprile 1984, con la quale il commissario chiede che venga nominato un commissario *ad acta* per la I.T.L. - Italiana lavori con il compito di prestare adesione alla sottoscrizione degli accordi CMP/I.T.L./Joint Venture Wadi Aril Development Venture, e di rappresentare la predetta società in tutti gli adempimenti relativi;

Decreta:

Articolo unico

Il prof. Antonio Staffa, nato a Roma il 19 aprile 1943, è nominato commissario *ad acta* della S.p.a. I.T.L. - Italiana lavori, in amministrazione straordinaria, con il potere di prestare adesione alla sottoscrizione degli accordi di cui alle premesse e rappresentare la suddetta società in tutti gli adempimenti relativi.

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

Roma, addì 7 maggio 1984

*Il Ministro dell'industria, del commercio
e dell'artigianato*
ALTISSIMO

Il Ministro del tesoro

GORIA

(2810)