

§ 87. - D.M. 31 marzo 1993. Approvazione delle linee guida per lo sviluppo dei piani di pronto intervento per il controllo delle emergenze inquinamento a bordo delle navi (G.U. 22 aprile 1993 n. 93).

Art. 1. Sono approvate le linee guida per «lo sviluppo di piani di pronto intervento per il controllo delle emergenze inquinamento a bordo delle navi» adottate con risoluzione MEPC 54 (32) come da modello allegato.

Art. 2. Il registro italiano navale è autorizzato ad approvare i singoli piani di pronto intervento per il controllo delle emergenze inquinamento, relativi alle tipologie delle singole navi.

GUIDA PER LO SVILUPPO DI PIANI DI PRONTO INTERVENTO PER IL CONTROLLO DELLE EMERGENZE INQUINAMENTO A BORDO DELLE NAVI (*)

(*) Si omettono le appendici.

1. Introduzione.

1.1. Questa guida è stata sviluppata per fornire una adeguata assistenza nella preparazione dei piani di pronto intervento per il controllo delle emergenze inquinamento (d'ora in poi denominati « Piani ») a bordo delle navi che sono richiesti dalla regola 26 dell'Annesso 1 della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi, 1973, come modificata dal Protocollo del 1978 e successivamente emendata (MARPOL 73/78) (d'ora in poi denominata «Convenzione»). Il piano dovrà essere approvato in relazione a detta regola.

1.2. La guida è comprensiva di tre sezioni principali:

1. Introduzione: questa sezione fornisce una visione generale della materia ed introduce il lettore ai concetti di base della guida e dei Piani che ci si aspetta vengano sviluppati.

2. Disposizioni obbligatorie: questa sezione fornisce una guida mirante a garantire che i requisiti minimi obbligatori richiesti dalla regola 26 dell'Annesso 1 della Convenzione siano rispettati.

3. Disposizioni non obbligatorie: questa sezione fornisce una guida atta a favorire l'introduzione nel piano di altre informazioni. Queste informazioni, sebbene non richieste dalla reg. 26 dell'Annesso 1 della MARPOL 73/78, possono essere richieste dalle autorità locali nei porti visitati dalla nave, o possono essere aggiunte allo scopo di fornire al comandante della nave ulteriore assistenza in caso di emergenza.

Questa sezione fornisce inoltre una guida per l'aggiornamento del piano a disposizione in merito all'effettuazione delle esercitazioni.

1.3. Scopo della Guida: la presente guida si propone di fornire uno spunto iniziale per la preparazione dei Piani per ciascun tipo di nave. La grande varietà di tipi di navi, per le quali è previsto avere un Piano, rende praticamente impossibile fornire una guida specifica e dettagliata per ciascun tipo di nave.

I redattori del piano devono tener in debita considerazione le molte variabili applicabili, in relazione alle particolari caratteristiche delle loro navi.

Alcune di queste variabili includono: tipo e dimensione della nave, carico, rotte e struttura del management a terra.

La guida non si propone di fornire una lista di elementi dalla quale il redattore del piano può scegliere alcune

sezioni di suo specifico interesse a produrre un Piano funzionale.

Affinché un piano possa essere funzione ed in accordo con la regola 126 dell'Annesso 1 della Convenzione deve essere specificamente conformato al particolare tipo di nave per il quale è stato concepito.

Il corretto utilizzo della GUIDA assicurerà che tutti gli aspetti pertinenti saranno esaminati durante lo sviluppo del piano.

1.4. Scopo del Piano: il piano si propone di assistere il personale nel fronteggiare le emergenze derivanti da inaspettate perdite di olio e quindi di attivare le procedure di risposta e tutte le azioni necessarie a minimizzare la discarica ed a mitigarne gli effetti. Un piano funzionale deve assicurare che le azioni necessarie intraprese siano correttamente sequenziate, logiche e tempestive.

1.4.1. Il piano deve sviluppare procedure necessarie al controllo non solo delle discariche operazionali. Esso deve includere provvedimenti atti ad assistere il comandante a fronteggiare discariche catastrofiche qualora la nave ne fosse coinvolta.

1.4.2. La necessità di un piano predeterminato e propriamente strutturato appare evidente se sia considerato lo stato di tensione e la molteplicità dei compiti cui deve far fronte il personale di bordo in una situazione di emergenza.

Nella confusione del momento la mancanza di un piano di intervento potrebbe determinare inefficienze, errori ed il mancato allertamento delle persone chiave con conseguenti ritardi nelle reazioni. Come conseguenza la nave ed il solo equipaggio si troverebbero maggiormente esposti a prolungate situazioni di pericolo e l'ambiente marino a più estesi danni.

1.4.3. Affinché il piano possa rispondere allo scopo esso deve essere:

1. Realistico, pratico e facile da usare.

2. Ricepito dal personale addetto alla gestione della nave, sia a bordo che a terra.

3. Valutato, rivisto ed aggiornato regolarmente.

1.4.4. Il piano raffigurato dalla regola 26 dell'Annesso 1 della Convenzione è inteso essere un documento semplice. L'utilizzo di schemi riassuntivi (flow charts) e di checklist al fine di guidare il comandante attraverso le azioni ed i provvedimenti da assumere per il controllo dell'incidente sono fortemente caldeggiati.

Queste possono fornire una sequenza logica di informazioni rapidamente recepitibile, contribuente a ridurre errori e sviste nella gestione dell'emergenza. L'inserimento di estese descrizioni generali e particolari della nave del carico ecc. ...dovrebbero essere evitati poiché queste possono essere reperite altrove. Se tali descrizioni risultano essere determinanti dovrebbero essere concentrate in annessi in modo da non diluire l'abilità del personale di bordo a localizzare le parti operative del piano.

1.4.5. Un esempio di una flowchart riassuntiva di cui al paragrafo 1.4.4. è inserita nell'esempio di Formato di Piano contenuto nell'appendice II.

1.4.6. Il piano è un documento che sarà usato a bordo dal comandante e degli ufficiali della nave. Esso deve pertanto essere disponibile redatto nella lingua usata dagli stessi.

Una sostituzione del comandante o degli ufficiali che comporti l'utilizzo a bordo di una lingua diversa richiederà la riedizione del piano nella nuova lingua.

2. Disposizioni obbligatorie della regola 26 dell'Annesso 1 alla Convenzione.

2.1. Questa sezione fornisce una guida per ciascuna delle quattro disposizioni obbligatorie della reg. 26 dell'Annesso I alla Convenzione.

2.2. La regola 26 prevede che il piano evidenzia obbligatoriamente:

- 1) le procedure che devono essere seguite dal Com.te o dalle altre persone responsabili della nave per la segnalazione di un incidente di inquinamento, come richiesto nell'art. 8 e protocollo 1 della presente Convenzione e sulla base delle guide sviluppate dall'Organizzazione (1);
- 2) la lista delle autorità o persone che devono essere contattate nell'eventualità di un inquinamento;
- 3) una dettagliata descrizione delle azioni che devono essere immediatamente prese dalle persone a bordo per ridurre o controllare la perdita di olio conseguente a incidenti;
- 4) le procedure ed il punto di contatto a bordo della nave dal quale vengono coordinate le attività di bordo con le autorità nazionali e locali nello svolgimento delle operazioni di controllo dell'inquinamento.

2.3. Report allo Stato costiero: l'art. 8 ed il protocollo 1 della Convenzione richiedono che il più vicino Stato costiero sia informato della effettiva o probabile perdita di prodotto inquinante.

Lo scopo di tale disposizione è quello di assicurare allo Stato costiero informazioni immediate di qualsiasi incidente che origini inquinamento, o minaccia di inquinamento, dell'ambiente marino come pure delle eventuali misure di assistenza e salvataggio, affinché i provvedimenti necessari siano predisposti.

2.3.1. Quando effettuare il «Report»: il piano dovrebbe fornire una guida chiara e concisa in grado di consentire al Com.te di determinare quando un REPORT allo stato costiero deve essere fatto.

(1) Si fa riferimento al «General principles for ship reporting system and ship reporting requirements including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants» adottata dall'Organizzazione con la risoluzione A. 648 (16). Per un facile riferimento consultare la pubblicazione IMO e «Provisions concerning the Reportig of Incidents Involving Harnfull Substances under MARPOL 73/78».

2.3.1.1. Discarica effettiva: un Report al vicino Stato costiero è richiesto ogni qualvolta si verifica:

1. una discarica di olio, conseguenza di un danno alla nave o ad un suo equipaggiamento, o allo scopo di salvaguardare la sicurezza della nave o della vita umana in mare; oppure

2. una discarica di olio durante le normali operazioni della nave eccedente i limiti della quantità o della rata istantanea consentite dalla presente Convenzione.

2.3.1.2. Discarica probabile: il Piano dovrebbe fornire al Com.te una guida per valutare una situazione che, sebbene non riguardante un inquinamento in corso, potrebbe essere qualificata come discarica probabile e richiedere pertanto un REPORT. Nel valutare se questa probabilità effettivamente esiste e quindi se il REPORT deve essere fatto, i seguenti elementi, come minimo, dovrebbero essere presi in considerazione:

- la natura del danno, rottura o malfunzionamento della nave, macchinario od equipaggiamento;
- posizione della nave e vicinanza di terra od altri pericoli alla navigazione;
- condizioni meteorologiche, maree, correnti e stato del mare;
- densità di traffico.

2.3.1.2.1. Appare poco pratico definire tutti i tipi di situazioni che potrebbero rappresentare un rischio og-

gettivo di inquinamento e che dovrebbero garantire l'obbligo della segnalazione.

Come guida generale il Com.te dovrebbe effettuare un Report nel caso di:

- danno, avaria o malfunzionamento che compromette la sicurezza della nave; esempi di questa situazione sono collisione, arenamento, incendio, esplosione, cedimento strutturale, allagamento, spostamento del carico;
- rottura o malfunzionamento di macchinari o equipaggiamenti che compromettono la sicurezza della navigazione: esempi di questi incidenti sono avarie o malfunzionamenti della macchina di governo o di propulsione, dell'inipianto di generazione di elettricità, della strumentazione di navigazione.

2.3.2. Informazioni richieste: il Piano deve specificare, in dettaglio, le procedure per la compilazione del Report iniziale allo Stato costiero. Le GUIDELINES emanate dall'Organizzazione nella RES.A. 648 (16) forniscono i dettagli necessari al redattore del Piano. Il piano dovrebbe includere l'esemplificazione della formattazione di un messaggio, tipo quello riportato all'Appendice II alla presente Guida.

Gli Stati costieri sono caldeggiati a prendere visione della tabella 1 dell'Appendice II e ad accettare questa come sufficiente informazione iniziale. Reports supplementivi o «Follow-up Reports» dovrebbero, per quanto possibile, usare la stessa formattazione.

2.4. Lista delle persone da contattare.

2.4.1. La nave coinvolta in un incidente di inquinamento dovrà comunicare con lo Stato costiero o autorità portuali nonché con tutte le parti alla stessa interessate.

2.4.2. Nel compilare la lista delle persone da contattare dovrà essere tenuta in debita considerazione la necessità di fornire un recapito telefonico operante per tutte le 24 ore nonché un recapito alternativo al primo. Queste informazioni devono essere continuamente aggiornate in relazione ai cambi di personale e delle variazioni dei numeri di telex, telefono e telefax.

Dovrebbe inoltre essere fornita chiara indicazione circa i sistemi di comunicazione da utilizzare preferibilmente (telex, telephone, telefax, ecc.).

2.4.3. Contatti con lo Stato costiero.

2.4.3.1. Allo scopo di accelerare la reazione e minimizzare i danni derivanti da un incidente di inquinamento è importante che gli Stati costieri siano informati senza ritardo. Questo processo comincia con il Report iniziale richiesto dall'art. 8 e Protocollo 1 della Convenzione. Una guida per effettuare tale rapporto è fornita al paragrafo 2.3.

2.4.3.2. Il Piano dovrebbe includere come appendice la lista delle agenzie e dei responsabili delle Amministrazioni incaricati a ricevere e valutare i Reports come sviluppati dall'Organizzazione in conformità con l'art. 8 della Convenzione. In mancanza di un preminente recapito nella lista o in caso di difficoltà nel contattare direttamente l'Autorità responsabile il comandante dovrebbe essere istruito a contattare la stazione radio costiera più vicina, la stazione di controllo del traffico designata o il RESCUE CO-ORDINATION CENTRE (RCC) attraverso i mezzi più rapidi disponibili.

2.4.4. Contatti con le Autorità ed operatori Portuali.

2.4.4.1. Con navi in porto, l'allertamento delle agenzie locali contribuirà ad accelerare la reazione di risposta. La varietà dei traffici in cui la nave si trova ad operare rende praticamente impossibile specificare in questa

guida un approccio definitivo per la compilazione di una lista delle agenzie da inserire nel Piano.

Dovrebbero comunque essere inserite, in una appendice dello stesso, informazioni circa i porti regolarmente visitati dalla nave. Qualora questo non sia fattibile il piano dovrebbe istruire il Com.te a farsi rilasciare informazioni, non appena arrivati in porto, in merito alle procedure locali di allertamento.

2.4.5. Comunicazioni di interesse della nave.

2.4.5.1. Il Piano dovrebbe fornire dettagli di tutti gli operatori interessati alla nave che dovranno essere allertati nell'eventualità di un incidente.

Nella compilazione di tali liste dovrebbe essere tenuto presente che, in caso di grave incidente, il personale di bordo sarà totalmente dedicato al salvataggio delle persone ed agli interventi necessari a controllare e minimizzare gli effetti derivanti dallo stesso.

Essi, pertanto, non dovrebbero essere gravati con onerose procedure di comunicazione.

2.4.5.2. Le procedure possono essere diverse per ciascuna compagnia ma è importante che il Piano indichi chiaramente la persona designata ad informare le varie parti coinvolte quali i proprietari del carico, gli assicuratori e gli interessati al salvataggio. È altrettanto essenziale che il Piano della nave sia coordinato ed integrato con il piano di intervento predisposto dall'organizzazione di terra affinché tutte le parti coinvolte siano informate e siano evitate duplicazioni dei Reports.

2.5. Provvedimenti per controllare la scarica.

2.5.1. Il personale di bordo si troverà quasi sempre nella posizione migliore per intervenire con rapidità per mitigare o controllare la scarica di olio dalla propria nave.

Il Piano dovrebbe fornire al Comandante chiare istruzioni circa le modalità di intervento nelle varie tipologie di emergenza che si possono verificare. Il Piano non deve solamente individuare i provvedimenti che devono essere adottati ma deve anche identificare le persone responsabili affinché siano evitate confusioni durante la gestione dell'emergenza.

2.5.2. Questa sezione del Piano varierà notevolmente in relazione alla tipologia di nave. Differenze costruttive, di equipaggiamenti, di gestione, di carichi trasportati e pure di rotte frequentate possono determinare l'evidenziazione di differenti aspetti di questa sezione. Come minimo il Piano dovrebbe fornire al Comandante una guida per fronteggiare le seguenti situazioni:

1. Perdite operazionali, derivanti da movimentazione del carico: il piano dovrebbe delineare le procedure per la rimozione dalla coperta dell'olio fuoriuscito. Questo può avvenire mediante l'utilizzo delle risorse di bordo o utilizzando una società di disinquinamento di terra. In entrambi i casi il Piano dovrebbe fornire indicazioni per lo smaltimento dell'olio rimosso e del materiale utilizzato per la pulizia.

1.1. Perdite da una linea: il Piano deve fornire specifiche indicazioni per fronteggiare la perdita di carico da una linea.

1.2. Overflow di una cisterna: il Piano deve includere anche procedure per fronteggiare l'overflow di una cisterna. Tutte le possibili alternative come il trasferimento del carico o bunkers verso cisterne vuote o parzialmente vuote o l'approntamento delle pompe per il trasferimento dell'eccesso di carico a terra, devono essere delineate.

1.3. Perdite dallo scafo: il Piano deve fornire una guida per il controllo di perdite di carico derivanti da sospetti

trafilamenti attraverso lo scafo. Questo può includere disposizioni circa le misure da prendere per ridurre il battente idrostatico del carico all'interno della cisterna interessata attraverso il trasferimento verso altre cisterne o con la scarica a terra.

Dovrebbero essere fornite indicazioni anche in merito all'eventualità che non sia possibile individuare la cisterna interessata al trafileamento, come pure istruzioni per fronteggiare una sospetta rottura dello scafo evidenziando, in quest'ultimo caso, l'effetto che un'eventuale azione correttiva potrebbe avere sulla stabilità e sullo stress.

2. Fuoriuscita di carico derivante da un incidente: Ciascuna delle tipologie di incidente sotto elencate dovrebbe essere considerata nel Piano come una sezione separata, comprensiva di varie check-lists ed altri dettagli in grado di assicurare che il comandante possa procedere metodicamente alla valutazione di tutti gli elementi che caratterizzano una specifica situazione di emergenza e sia quindi in grado di impostare una risposta adeguata.

Queste checklist devono essere specificatamente conformate al tipo di nave. In aggiunta a queste, una identificazione dei ruoli e delle mansioni a bordo deve essere preventivamente stabilita. A tale scopo il riferimento al ruolo generale di appello per il caso di incendio è sufficiente ad identificare le responsabilità del personale.

2.1. Armamento.

2.2. Incendio/esplosione.

2.3. Collisione.

2.4. Cedimento dello scafo.

2.5. Sbandamento eccessivo.

2.5.3. In aggiunta alle checklists ed all'assegnazione individuale dei compiti menzionata al paragrafo 2.5.2 il Piano dovrebbe fornire al Comandante una guida circa le priorità da rispettare, considerazioni in merito alla stabilità e stress nonché istruzioni per l'allibio.

2.5.3.1. Azioni prioritarie: questa sezione fornisce alcune considerazioni generali applicabili ad una vasta tipologia di incidenti. Il Piano dovrebbe fornire al comandante una guida appositamente conformata alle caratteristiche della nave relativa ai seguenti aspetti di carattere generale da utilizzare come riferimento nella organizzazione delle risposte alle emergenze.

1. In caso di sinistro marittimo il Comandante dovrà, tenendo in debito conto la sicurezza dell'equipaggio e della nave, adottare tutte le misure necessarie ad evitare una escalation dell'incidente.

Negli incidenti che comportano fuoriuscita di carico, devono essere immediatamente considerate tutte le misure atte a prevenire incidenti ed esplosioni, come alterazioni della rotta in modo da tenere la nave sopravento della chiazza, chiusura delle prese d'aria non essenziali, ecc. Se la nave è arenata e non può pertanto manovrare, tutte le possibili sorgenti di ignizione dovrebbero essere eliminate e dovrebbero essere intraprese azioni atte ad evitare che vapori infiammabili entrino nella zona alloggi ed in locale macchina. Quando è possibile manovrare, il comandante, congiuntamente con le autorità locali, può valutare l'opportunità di spostare la nave verso una posizione più idonea, allo scopo, per esempio, di facilitare lavori di riparazione o alleggerire la nave, o ridurre la minaccia di inquinamento incombente su zone di costa particolarmente sensitive. Tale manovra può essere soggetta alla giurisdizione dello Stato costiero.

2. Prima di decidere una qualsiasi azione di rimedio il comandante dovrà avere a disposizione un quadro

completo dei danni sofferti dalla nave. Dovrebbe essere effettuata una ispezione visiva ed un sondaggio di tutte le cisterne carico, bunker e degli altri compartimenti. Particolare riguardo dovrebbe essere posto all'apertura indiscriminata dei tubi di sondaggio e dei portellini di visita, specialmente quando la nave è arenata, poichè si potrebbe verificare, come conseguenza, una perdita di spinta.

3. Esaminati i danni sostenuti dalla nave, il comandante dovrebbe essere nella posizione di poter decidere i provvedimenti da adottare per prevenire o minimizzare ulteriori spandimenti di oli.

In caso di danni sul fondo il bilanciamento idrostatico sarà raggiunto piuttosto rapidamente specialmente se il danno è esteso. In questo caso il tempo a disposizione per azioni preventive sarà spesso esiguo. Se danni consistenti sono localizzati lateralmente in coincidenza delle cisterne, il carico o il bunker usciranno altrettanto rapidamente fino al raggiungimento del bilanciamento idrostatico dopodichè la fuoriuscita diminuirà e sarà subordinata alla rata alla quale l'olio defluirà all'esterno per effetto dello scorrimento dell'acqua sotto l'olio stesso.

Se il danno è ridotto e limitato ad uno o due compartimenti, si valuterà l'opportunità di trasferimento interno di carico verso compartimenti non danneggiati.

2.5.3.2. Considerazioni sulla stabilità e stress.

Nella valutazione dei provvedimenti da adottare in risposta alle emergenze dovranno essere tenuti in debita considerazione gli effetti sugli stress e sulla stabilità. Il Piano dovrebbe fornire al comandante dettagliate istruzioni in merito.

Questa sezione non dovrà comunque essere interpretata come impositiva di requisiti diversi rispetto ai limiti di stress e stabilità in condizioni di avaria stabiliti dalle convenzioni internazionali pertinenti.

1. Trasferimenti interni di carico dovrebbero essere attuati solo dopo aver valutato l'impatto sulle condizioni generali di stabilità e stress.

Quando il danno è esteso l'impatto di un trasferimento interno di carico sugli stress e stabilità, possono risultare di difficile valutazione.

Dovrebbero essere fornite istruzioni al Comandante circa la possibilità di contattare l'ufficio armatoriale, o un operatore incaricato o un'altra organizzazione in grado di effettuare il calcolo della stabilità e della resistenza strutturale residua conseguente al danneggiamento. Se l'ufficio tecnico armatoriale non è in grado di fornire tale supporto dovrà essere contattato l'Ente di Classifica.

Il Piano dovrebbe indicare chiaramente al Comandante l'organizzazione designata.

2. Il Piano deve inoltre fornire la lista delle informazioni necessarie al computo della stabilità e resistenza strutturale residua in seguito ad incidente.

2.5.3.3. Alleggerimento. In caso di danni strutturali estesi potrebbe risultare utile il trasferimento di tutto o parte del carico su un'altra nave. Il Piano dovrebbe fornire una guida delle procedure da utilizzare per il trasferimento. Può essere fatto riferimento nel piano a disposizioni operative interne già esistenti. Una copia di tali disposizioni operative dovrebbe essere inserita nel piano.

Questo dovrebbe inoltre evidenziare la necessità di coordinare tali operazioni di trasferimento di carico con l'autorità locale.

2.5.4. Allo scopo di avere subito disponibili tutte le informazioni necessarie ad affrontare un' incidente è opportuno inserire in appendice copie dei principali

piani e disegni della nave. Il Piano dovrà indicare anche dove reperire di volta in volta le informazioni relative alla disposizione del carico, del bunker e della zavorra.

2.6. Coordinamento con i piani di intervento nazionali e locali: Un coordinamento rapido ed efficiente delle operazioni tra la nave, lo Stato costiero e le altre parti interessate, può rivelarsi di vitale importanza nel mitigare gli effetti di un'incidente di inquinamento.

Il piano dovrebbe fornire indicazioni circa la necessità di contattare lo Stato costiero prima di intraprendere azioni di risposta.

2.6.1. La natura ed i ruoli delle varie autorità nazionali e locali variano notevolmente tra stato e stato, tra porto e porto. Variano anche i livelli di responsabilità tra le autorità preposte alla pianificazione degli interventi.

Alcuni Stati costieri dispongono di organizzazioni che si fanno totalmente carico delle operazioni di disinquinamento e controllo dell'incidente e poi addebitano i costi dell'intervento all'armatore.

In altri Stati costieri la responsabilità di attivare le operazioni di risposta è demandata all'armatore della nave interessata all'incidente.

In quest'ultimo caso il Piano dovrà fornire una guida dettagliata in grado di assistere il comandante nell'organizzazione dell'intervento di risposta.

3. Requisiti non obbligatori.

3.1. In aggiunta ai requisiti obbligatori richiesti dalla regola 26 dell'Annesso I della Convenzione, disposizioni delle autorità locali, compagnie di assicurazione o direttive aziendali (armatori o operatori) possono richiedere l'inserimento nel piano di guide ed istruzioni supplementari.

Queste ulteriori disposizioni possono riguardare l'inserimento di piani e disegni, l'elenco degli equipaggiamenti antinquinamento che devono essere tenuti a bordo, il controllo della diffusione delle notizie, la tenuta dei records ed altri eventuali dati di riferimento.

3.2. Piani e diagrammi.

In aggiunta ai Piani richiesti alla sezione 2.5.4 altri dettagli concernenti le caratteristiche costruttive della nave possono essere inseriti in appendice al Piano oppure può essere indicato dove reperirli.

3.3. Materiale antinquinamento.

Alcune navi possono avere a bordo equipaggiamenti antinquinamento. Il tipo e la quantità di tali equipaggiamenti possono variare notevolmente. Il piano dovrebbe fornire una lista degli stessi ed istruzioni in merito al loro utilizzo ed alla valutazione della loro efficacia.

Dovrebbero essere prese le necessarie precauzioni affinché l'uso di tali equipaggiamenti da parte dell'equipaggio avvenga nel rispetto delle norme di sicurezza. Dovranno essere stabilite anche le attribuzioni individuali dei compiti, in relazione all'impiego, alla supervisione ed alla manutenzione degli stessi.

Il piano dovrebbe includere anche la proibizione di utilizzare agenti chimici sulla superficie del mare per il controllo di un inquinamento senza la preventiva autorizzazione dello Stato costiero.

3.4. Pubblicità degli avvenimenti.

L'armatore può includere nel Piano disposizioni in merito alla diffusione delle informazioni al pubblico. Queste disposizioni dovrebbero essere conformate in modo da ridurre al minimo l'aggravio di mansioni sul personale già impegnato a controllare l'emergenza.

3.5. Registrazione degli avvenimenti.

Poiché l'incidente comporterà dei risvolti legali per la determinazione della compensazione dei danni, l'armatore potrebbe includere nel Piano istruzioni in merito alla tenuta di un records degli avvenimenti relativi all'incidente.

Oltre all'elenco dettagliato delle azioni intraprese a bordo, dovrebbero essere registrate anche le comunicazioni con le autorità, armatori ed altre parti cointeressate nonché le informazioni ed istruzioni trasmesse e ricevute.

Possono essere inserite anche istruzioni circa la necessità di raccogliere dei campioni dell'olio fuoriuscito sulla superficie del mare e di quello contenuto nelle cisterne.

3.6. Aggiornamento del Piano.

Un'aggiornamento sistematico del Piano da parte dell'armatore, operatore o comandante è particolarmente raccomandato al fine di garantire che le informazioni in esso contenute siano corrette ed aggiornate.

Un sistema di riscontro dell'attualità del Piano potrebbe essere imperniato sulle seguenti procedure:

1. Revisione periodica: il Piano dovrebbe essere rivisto dall'armatore o dall'operatore della nave almeno ogni anno per apportare le variazioni intervenute ai regola-

menti locali, ai nominativi ed ai contatti telefonici di riferimento, alle caratteristiche della nave o alle disposizioni operative della società.

2. Revisione in conseguenza ad un incidente. In seguito all'utilizzo del Piano in risposta ad un incidente si dovrà procedere alla rivalutazione dello stesso in rapporto all'efficacia delle risposte fornite. Dovranno essere introdotte le modifiche necessarie.

3.7. Verifica del Piano.

Il Piano sarà di poca utilità se il personale che lo dovrà usare non acquisirà la dovuta familiarità con lo stesso. Esercitazioni regolari contribuiranno ad assicurare che il Piano funzioni all'occorrenza come previsto e che le comunicazioni ed i contatti in esso riportati siano accurati.

Queste esercitazioni possono essere effettuate in concomitanza con altre esercitazioni di bordo ed accuratamente registrate. Qualora le navi utilizzino proprie equipaggiamenti e materiali antinquinamento, la confidenza del personale con l'impiego degli stessi risulterà di grande vantaggio ai fini dell'ottimizzazione dell'efficienza e della sicurezza della gestione dell'emergenza.

Procedure per l'addestramento del personale e per le esercitazioni possono essere introdotte.