



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA**

Via Magazzini Generali, n.4, 16126 Genova - Tel. 010 2777333 - Fax 010 2412478
[Http://www.guardiacostiera.it/genova](http://www.guardiacostiera.it/genova) - E-mail: tecnica.cpgenova@mit.gov.it

ORDINANZA N. 24/2015

**"Approvazione del Regolamento di Polizia Portuale e Sicurezza
del Porto Petroli di Genova- Multedo"**

Il sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Genova:

- VISTA** la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare- SOLAS 74- resa esecutiva in Italia con Legge 23 maggio 1980, n. 313, unitamente ai successivi protocolli ed emendamenti dal momento della loro entrata in vigore;
- VISTA** la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973 ratificata e resa esecutiva nel nostro ordinamento con la Legge 29 settembre 1980, n. 662, e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la Legge 21 novembre 1985, n.739, concernente l'adesione alla Convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, nonché il comunicato del Ministero degli affari esteri, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 275 del 24 novembre 1987, relativo al deposito presso il Segretariato generale dell'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO), in data 26 agosto 1987, dello strumento di adesione dell'Italia alla convenzione suddetta, entrata, pertanto, in vigore, per l'Italia il 26 novembre 1987, conformemente all'articolo XIV unitamente ai successivi emendamenti al momento della loro entrata in vigore;
- VISTA** il Regolamento Internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare- COLREG 72- ratificato nel nostro ordinamento con Legge 27 dicembre 1977, n. 1085 e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** il Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;
- VISTE** le Direttive Comunitarie 2002/59/CE del 27/06/2002 e 2009/17/CE del 23/04/2009 recepite nel nostro ordinamento con Decreto Legislativo 19/08/2005 n° 196 come modificato con Decreto Legislativo 16 febbraio 2011 n°18 ed, in particolare, l'art. 16 c.1;
- VISTA** la Circolare prot. n. 03.03.0029571 in data 29 marzo 2010 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto "D.L.vo 19/08/2005 n. 196 – Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di



informazione sul traffico navale – Sistema Safe Sea Net – Incident Notification”;

- VISTA** la Direttiva Comunitaria 2009/16/CE del 23/04/2009 relativa al controllo da parte dello Stato di approdo;
- VISTO** il D. L.vo 24 marzo 2011, n.53 di attuazione della Direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari;
- VISTA** la Legge 13 maggio 1940, n. 690, "Organizzazione funzionamento del servizio antincendio nei porti";
- VISTA** la Legge 27 dicembre 1973, n. 850, Aumento degli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco;
- VISTA** la Legge 31 dicembre 1982 n. 979, "Disposizioni per la difesa del mare" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la Legge 28 gennaio 1994 n. 84, "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la Legge 19 del 01 febbraio 2010 con la quale è stata ratificata la Convenzione Internazionale denominata "*Bunker oil 2001*";
- VISTO** il Decreto Ministeriale 31 Luglio 1934, "Norme di sicurezza per gli stabilimenti, i depositi, l'impiego ed il trasporto di oli minerali";
- VISTO** il Decreto Ministeriale 10 maggio 2011 relativo alla definizione dell'area di controllo del traffico marittimo e di attivazione del centro di controllo di Genova;
- VISTO** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485"
- VISTO** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272, "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485";
- VISTO** il Decreto Legislativo 17 Agosto 1999, n. 334, Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose (modificato Decreto Legislativo 21 settembre 2005, n.238- Attuazione della direttiva 2003/105/CE, che modifica la direttiva 96/82/CE, sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose);
- VISTO** il Decreto Ministeriale n° 293 del 16/05/2001- Regolamento di attuazione della direttiva 96/82/CE, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose;
- VISTO** il Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n.182 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico";



VISTO

il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale";

VISTA

il Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81, "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;

VISTO

il D.P.R. 24 maggio 1988, n. 203 recante "Attuazione delle direttive CEE numeri 80/779, 82/884, 84/360 e 85/203 concernenti norme in materia di qualità dell'aria relativamente a specifici agenti inquinanti e di inquinamento prodotto dagli impianti industriali ai sensi della legge 16 aprile 1987 n. 183";

VISTA

la Legge Regionale 21.06.1999, n. 18 recante "Adeguamento delle Discipline e conferimento delle funzioni agli enti locali in materia di ambiente, difesa del suolo ed energia";

VISTA

l'Atto n. 495 in data 29.01.2008 con cui la Provincia di Genova- Area 08- Ambiente Aria e Rumore- autorizza la Porto Petroli di Genova S.p.a. alle emissioni in atmosfera per la durata di 15 anni a decorrere dalla data del provvedimento gli impianti di abbattimento vapori V.R.U. 1 e V.R.U. 2 della stessa società nonché aggiorna l'autorizzazione alle emissioni in atmosfera dell'intero insediamento della Porto Petroli di Genova S.p.a. nei modi e nei limiti dell'atto in parola;

VISTA

la propria Ordinanza n. 253/1997 del 08/09/1997 "Regolamento di polizia portuale e Sicurezza del Porto Petroli di Genova Multedo" e successive modifiche;

VISTA

la propria Ordinanza n. 61/2001 del 11/04/2001, "Regolamento per l'espletamento del servizio integrativo antincendio nel Porto di Genova";

VISTA

la propria Ordinanza n. 3/2003 del 10/01/2003, e successive modificazioni, con la quale si approva il Regolamento di Sicurezza del Porto di Genova;

VISTA

la propria Ordinanza n. 10/2012 in data 23 gennaio 2012, "Modalità di arrivo di navi cisterna nel Porto di Genova";

VISTA

la propria Ordinanza n. 28/2012 in data 01 marzo 2012 in materia di controllo del traffico marittimo per le aree di giurisdizione del VTS di Genova;

VISTA

la propria Ordinanza n. 32/2014 in data 20 febbraio 2014 che individua i punti di imbarco Pilota del Porto di Genova;

TENUTO CONTO

delle linee guida fornite nella *ISGOTT - International Oil Tanker and Terminal Safety Guide- 5.a Edizione* come pubblicate dall'*International Chamber of Shipping* d'intesa con l'*Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)* e dalla *International Association of Ports and Harbours (IAPH)*;

VISTA

la Risoluzione IMO A.1050(27) del 30 novembre 2011, "*Revised recommendations for entering enclosed spaces aboard ships*";

RITENUTO

necessario procedere ad una nuova disciplina delle diverse fasi che contraddistinguono l'arrivo e la partenza delle navi cisterna nel Porto Petroli di Genova- Multedo nonché le modalità di svolgimento delle relative operazioni commerciali ovvero delle singole interfacce con i

servizi tecnico- nautici al fine di rendere le stesse più sicure e garantire una migliore protezione dell'ecosistema marino;

CONSIDERATO inoltre che le nuove procedure, disposte e condivise con i servizi tecnico nautici, l'Autorità Portuale di Genova, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e l'utenza di settore negli incontri di concertazione e partecipazione alla determinazione finale propria del presente provvedimento, non richiedono alcun onere finanziario aggiuntivo a carico dell'utenza stessa

VISTI gli artt. 17, 30, 62, 63, 66, 68, 81 e 182 del Codice della Navigazione nonché gli artt. 59 e 524 del relativo Regolamento di Esecuzione – Parte Marittima;

ORDINA

Articolo 1- Norme generali

E' approvato l'annesso "Regolamento di Polizia Portuale e Sicurezza del Porto Petroli di Genova- Multedo" che costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Il Regolamento suddetto entra in vigore a decorrere dalla ore 08.00 del 11 maggio 2015 ed abroga contestualmente il precedente di cui alla propria Ordinanza n. 253/97 in data 08 settembre 1997 e ss.mm.ii ovvero ogni altra disposizione in contrasto con le previsioni ivi contenute.

Articolo 2- Norme sanzionatorie

I contravventori della presente ordinanza incorrono, salvo che il fatto non costituisca altro e/o più grave illecito, secondo la fattispecie concreta, nella sanzione amministrativa di cui all'articolo 1174 del Codice della Navigazione ovvero nel reato contravvenzionale di cui all'articolo 1231 del medesimo Codice.

Articolo 3 – Disposizioni finali e pubblicità

E' fatto obbligo a chiunque di osservare e far osservare la presente Ordinanza. La sua diffusione sarà assicurata mediante:

- a) trasmissione al Comune di Genova ed alle Amministrazioni interessate;
- b) divulgazione a cura dei mezzi d'informazione;
- c) ai sensi dell'art. 32 della Legge 69/2009, mediante inserzione nella sezione Ordinanze del sito informatico istituzionale della Capitaneria di Porto di Genova all'indirizzo www.guardiacostiera.it/genova, sezione ordinanze.

Genova,

10 FEB. 2015



IL COMANDANTE
Ammiraglio Ispettore (CP)
Vincenzo MELONE



*Capitaneria di Porto
Guardia Costiera
Genova*

*Regolamento di polizia portuale
e di sicurezza di Porto Petroli*

Edizione 2015



TAVOLA DELLE REVISIONI

[illegible]

INDICE

CAPITOLO I- Definizioni		Pg.
Articolo 1- Ambito di applicazione		1
Articolo 2- Definizioni		2
CAPITOLO II- Disciplina degli accosti		
Articolo 3- Servizi di pilotaggio, rimorchio e ormeggio		3
Articolo 4- Assegnazione dell'ormeggio e ordine di accosto- ancoraggio in rada		4
Articolo 5- Ormeggio e permanenza ai pontili		5
Articolo 6- Condizioni di agibilità e destinazione delle banchine e dei pontili di porto petroli		6
Articolo 7- Imbarco e sbarco di provviste e dotazioni di bordo		8
Articolo 8- Prescrizioni per le unità che accostano le navi cisterna		
Articolo 9- Operazioni di bunkeraggio		
CAPITOLO III- Norme in materia di prevenzione degli incendi a bordo		
Articolo 10- Divieto di fumare, accendere fuochi ed usare apparecchi che producono scintille o fiamma libera sulle navi		10
Articolo 11- Lavori con uso di fiamma, fonti termiche o con attrezzi che possono produrre scintille su navi		11
Articolo 12- Servizio antincendio durante la sosta nave		
Articolo 13- Esercitazioni antincendio ed antinquinamento		
CAPITOLO IV- Norme generali in caso di emergenza ed inquinamento a mare		
Articolo 14- Norme antinquinamento		12
Articolo 15- Stato di emergenza		
CAPITOLO V- Norme per la conduzione delle operazioni di carica e scarica		
Articolo 16- Collegamenti elettrici delle navi e delle condotte a terra		12
Articolo 17- Collaudi e verifiche delle manichette flessibili		13
Articolo 18- Operazioni di carica e scarica		
Articolo 19- Operazioni di allibo tra navi		15
Articolo 20- Sondaggi e campionamenti del carico		
Articolo 21- Personale addetto ai sondaggi ed ai campionamenti manuali ed automatici del carico		16
Articolo 22- Operazioni di zavorramento		
Articolo 23- Permesso di accesso in spazi chiusi		
Articolo 24- Misure di sicurezza in caso di condizioni meteorologiche avverse		17
CAPITOLO VI- Norme per l'impiego dei sistemi di inertizzazione del carico		
Articolo 25- Inertizzazione del carico		17
Articolo 26- Avaria dell'impianto di gas inerte		18
CAPITOLO VII- Norme per lo svolgimento delle operazioni di crude oil washing		
Articolo 27- Previsioni generali		



Articolo 28- Adempimenti per la nave prima dell'arrivo dell'ormeggio	
Articolo 29- Adempimenti per la nave all'ormeggio	21
Articolo 30- Obbligo di visita da parte dell'Organismo riconosciuto	
Articolo 31- Autorizzazione ad effettuare il C.O.W.	22
Articolo 32- Modalità di sospensione e fermo delle operazioni	23
CAPITOLO VIII	
Norme per le operazioni di lavaggio delle cisterne ed il conferimento a terra delle navi	
Articolo 33- Sbarco di acque di sentina, fanghi, olii usati ed acque di lavaggio	23
Articolo 34- Lavaggio di cisterne che hanno contenuto prodotti chimici	24
CAPITOLO IX	
Norme per il recupero dei vapori del carico ed il maneggio di carichi particolari	
Articolo 35- Operazioni commerciali con l'uso del V.R.U. (Vapour recovery unit)	26
Articolo 36- Movimentazione di greggio e derivati con contenuto di idrogeno solforato- H₂S	27
ALLEGATI	28

ELENCO ALLEGATI

1. Comunicazione di accosto
2. Modello Hazmat
3. Pre-arrival checklist- Comando nave
4. Incident report
5. Istanza sosta in rada
6. Diffida inquinamento sonoro ed acustico
7. Istanza imbarco/sbarco provviste dalla zona carico
8. Lettera di prontezza
9. Nominativi e certificazione personale di bordo
10. Informazioni preventive alle operazioni commerciali
11. Punti di contatto per le comunicazioni nave- terra
12. Ship- shore check list
13. Comunicazione accesso spazi chiusi
14. Richiesta inertizzazione da terra
15. Dichiarazione impianti di inertizzazione di terra
16. Istanza lavori ripristino impianto inertizzazione
17. Istanza prosecuzione operazioni con avaria all'impianto inertizzazione
18. Istanza pre- arrival per l'effettuazione del C.O.W
19. Dichiarazione all'arrivo per svolgere il C.O.W.
20. Autorizzazione allo svolgimento del C.O.W.
21. Istanza del Comando nave per il conferimento di acque di sentina, fanghi, olii usati e acque di lavaggio
22. Istanza della società incaricata di eseguire il ritiro dei prodotti



Capitolo I
Definizioni ed ambito applicazione

Articolo 1

Ambito di applicazione

1. Le norme del presente regolamento si applicano alle navi cisterna che operano presso il compendio portuale petrolifero di Genova- Mutedo (da adesso innanzi denominato porto petroli).
2. Per le operazioni legate all'operatività nave non espressamente regolate dalle norme del presente provvedimento, si rimanda alla disciplina generale di cui al Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Genova.
3. La Capitaneria di porto si riserva di valutare eventuali deroghe ai successivi articoli 5, 7, 9, 10, 18 e 25 per particolari carichi e tipologie di unità navali ove ne sia fatta motivata istanza dai soggetti interessati ovvero in presenza di condizioni di fatto.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini dell'applicazione delle presenti disposizioni valgono le seguenti definizioni:

1. **ATTESTAZIONE DI IDONEITÀ AL TRASPORTO DI PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI:** l' attestazione, rilasciata da uno dei Registri autorizzati, prevista dall'art. 8 del D.P.R. 4.2.1984, n. 50.
2. **ATTESTAZIONE DI RISPONDENZA:** l' attestazione rilasciata da uno dei Registri autorizzati, prevista dall'art. 8, ultimo comma, del D.P.R. 4.2.1984, n. 50.
3. **BCH CODE (Bulk Chemical Code):** il «Codice per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa» adottato con la Risoluzione MEPC 20(22), come può essere emendato dall'IMO, a condizione che tali emendamenti siano adottati e posti in vigore secondo le norme dell'art. 16 della Marpol 73/78 concernenti le procedure di emendamento applicabili ad un'appendice di un annesso.
4. **CONCESSIONARIO DELLA STRUTTURA PORTUALE:** il soggetto titolare della concessione demaniale marittima per la gestione del porto petroli di Genova.
5. **COF (Certificato di idoneità al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa):** il «Certificato attestante la rispondenza al BCH CODE».
6. **ICOF (Certificato internazionale di idoneità al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa):** il «Certificato attestante la rispondenza all'IBC CODE».
7. **IOPP (Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale):** il «Certificato attestante la rispondenza all'Allegato I alla Marpol 73/78».
8. **IPPC (Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento nel trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa):** il «Certificato attestante la rispondenza all'Allegato II alla Marpol 73/78 » (denominato anche NLS Certificate)..
9. **ISM CODE:** «il Codice internazionale per la gestione della sicurezza delle operazioni delle navi e per la prevenzione dell'inquinamento» adottato dall'International Maritime Organization con la Risoluzione A.741(18);
10. **IBC CODE: (International Bulk Chemical Code):** il «Codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano prodotti chimici liquidi



pericolosi alla rinfusa» adottato con la Risoluzione MEPC 19(22) così come emendato con la Risoluzione MSC 176(79) e la MEPC 55(23) ed entrate in vigore il 01/01/2007, come può essere emendata dall'IMO, a condizione che tali emendamenti siano adottati e posti in vigore secondo le norme dell'art. 16 della Marpol 73/78 concernenti le procedure di emendamento applicabili ad un'appendice di un annesso.

11. **MANUALE:** il Manuale (Procedure & Arrangement Manual – detto anche: P&A Manual) delle procedure e delle sistemazioni per la scarica delle sostanze liquide nocive.
12. **MARPOL 73/78** (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - 1973): La Convenzione Internazionale di Londra per la salvaguardia del mare dall'inquinamento da navi, indetta dall'IMO l'08/10/1973, così come emendata dal Protocollo del 1978;
13. **MEPC** (Marine Environment Protection Committee): il Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO;
14. **MSC:** il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO;
15. **NAVE CHIMICHERA-** Significa una nave costruita od adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di qualsiasi prodotto liquido elencato nel Capitolo 17 dell'*International Bulk Chemical Code* (Solas 74 em. Cap. VII- Parte B- Reg. 8.2);
16. **NAVE CISTERNA-** E' una nave da carico costruita o adattata per il trasporto alla rinfusa di carichi liquidi di natura infiammabile (Solas 74 em. Cap.1- Parte A- Reg. 2- lett.h/ D.p.r. n. 435/91, art. 2);
17. **NAVE PETROLIERA-** Significa una nave così come definita dalla Marpol- Allegato I- Cap. 1- Reg. 1;
18. **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI PERICOLOSI:** quelli elencati nel Cap. 17 dell' IBC Code o nel Cap. VI del BCH Code e che sono contrassegnati con la sigla "S" o "S/P". Per i prodotti soggetti anche all'Allegato II alla Marpol 73/78, nei suddetti capitoli è indicata, tra l'altro, la categoria di appartenenza come sostanza inquinante (Categoria X, Y o Z);
19. **RESIDUO:** ogni sostanza o prodotto liquido nocivo/pericoloso che rimanga a bordo per essere poi conferita/smaltita come da norme vigenti.
20. **RESPONSABILE DI TURNO:** del Concessionario della struttura portuale è la persona a cui compete la responsabilità della gestione della banchina collegata al terminale e delle operazioni di movimentazione dei prodotti oggetto del presente regolamento da o verso le navi ivi ormeggiate.
21. **SERVIZI BOOSTER:** soggetti concessionari delle aree asservite alla movimentazione di prodotti petroliferi mediante l'utilizzo di pompe di rilancio all'interno del compendio portuale petrolifero di Genova- Multedo;
22. **SOSTANZA LIQUIDA NOCIVA:** (Noxious Liquid Substance – NLS) una qualunque delle sostanze indicate nei Capitoli 17 o 18 dell'IBC Code come sostanza inquinante (colonna "Pollution category" – sigla "P") o una sostanza assegnata provvisoriamente in applicazione delle disposizioni della Regola 6.3 Cap. 2 Allegato II, ad una delle Categorie X, Y o Z.
23. **SOSTANZE/PRODOTTI INFIAMMABILI:** una sostanza/prodotto che emette un vapore infiammabile ad una temperatura uguale od inferiore a 60°C (prova in vaso chiuso, come da Paragrafo 2.3.1.2 - Classe 3 - IMDG Code/ Solas 74 em. Cap. II-2 R 19).
24. **SOSTANZA O.S. (Other Substances):** una delle sostanze indicate con la sigla O.S.

nel Capitolo 18 dell'IBC Code, in quanto non pericolosa per l'ambiente marino o la salute umana.

25. **SOSTANZA IN GRADO DI SOLIDIFICARE** (solidifying substance): sostanza liquida nociva (X, Y o Z) avente:
- un punto di fusione inferiore a 15°C e che, al momento della scarica, si trova ad una temperatura di meno di 5° C sopra il suo punto di fusione.
 - un punto di fusione uguale o superiore a 15°C e che, al momento della scarica, si trova ad una temperatura di meno di 10° C sopra il suo punto di fusione.
26. **SOSTANZA AD ALTA VISCOSITA'** (high viscosity): sostanza di categoria X o Y che, alla temperatura di scaricazione, ha una viscosità uguale o superiore a 50 mPa.s.;
27. **STABILIMENTO COSTIERO**: lo stabilimento o il deposito costiero di cui all' art. 52 del Codice della Navigazione, in cui siano lavorate o depositate le «sostanze liquide nocive» od i «prodotti chimici liquidi pericolosi».
28. **STAZIONE DI RICEZIONE** (Reception Facility): la ditta/società concessionaria del servizio di raccolta/ conferimento/smaltimento dei rifiuti liquidi delle navi nel porto.
29. **SURVEYOR**: un Consulente chimico di porto in possesso dei requisiti di cui alla Circolare DEM 3/1160 in data 10 dicembre 1999 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione;
30. **T.L.V. (TRESHOLD LIMIT VALUES)**: valori limiti di soglia di una sostanza, riferiti ai lavoratori, che può essere inalata per un lungo periodo (8 ore) senza effetti per la salute;
30. **T.W.A. (TIME WEIGHT AVERAGE)**: limite di soglia di una sostanza riferita ai lavoratori mediato nel tempo (8 ore al giorno per 40 ore settimanali) senza effetti per la salute;
31. **ZAVORRA SEGREGATA** (*Segregated Ballast* - STB): l'acqua di zavorra introdotta in una cisterna adibita permanentemente al trasporto della zavorra o di carichi diversi dagli idrocarburi, o dalle sostanze liquide nocive come definite negli Allegati alla Marpol 73/78 e che sia completamente separata dall'impianto del carico liquido o del combustibile.

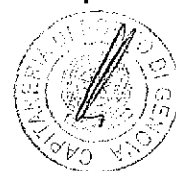
Capitolo II

Disciplina degli accosti

Articolo 3

Servizio di pilotaggio, rimorchio e ormeggio.

1. Per l'assistenza alle manovre delle navi cisterna è necessario avvalersi dei servizi tecnico- nautici del Porto di Genova, osservando i relativi regolamenti.
2. Ai fini della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino, in presenza di navi cisterna all'ormeggio presso le strutture di porto petroli, il Concessionario deve garantire continuità di servizio di numero 1 (uno) rimorchiatore (diverso dai rimorchiatori destinati alla manovra ed utilizzabile qualora di proprietà del Concessionario del servizio di rimorchio per manovre ai soli ormeggi interni del porto petroli) dotato di pompe della portata complessiva di 1200 tonn/h e delle dotazioni antinquinamento previste dal regolamento di servizio.
3. Le navi superiori a 500 GT, durante le manovre d'ingresso o d'uscita dal porto petroli devono avvalersi del servizio di pilotaggio.



4. Le navi superiori a 50000 GT, durante le manovre d'ingresso o d'uscita dal porto petroli, stante le proprie dimensioni e quelle del bacino di evoluzione, devono avvalersi del servizio di pilotaggio con la presenza simultanea a bordo di numero 2 (due) piloti.
5. L'entrata e l'uscita delle navi dal porto petroli sono consentite nelle ore diurne (dal sorgere al tramonto del sole presentandosi con un ora di anticipo alla stazione pilota, in ingresso, e con pilota a bordo, in uscita), con pescaggio non superiore a metri 14.10 e con condizioni meteo marine assicurate favorevoli.
6. Nelle ore notturne (dal tramonto al sorgere del sole), con condizioni di visibilità e meteo-marine assicurate favorevoli e nel rispetto dei pescaggi di cui al punto 5, è consentita:
 - a. l'entrata delle navi di stazza lorda non superiore a **GT 1000** che trasportano o hanno trasportato prodotti infiammabili con punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C ;
 - b. l'entrata di navi di stazza lorda non superiore a **GT 10.000** che hanno trasportato o trasportano combustibili con punto di infiammabilità superiore a 60°C oppure, vuote di carico, che hanno trasportato prodotti infiammabili purché le cisterne del carico siano, inertizzate oppure che siano dichiarate gas free dal Comandante della nave e come accertato all'ormeggio dal Consulente chimico di porto;
 - c. l'uscita delle navi con stazza lorda fino a **GT 20.000**.
7. Le unità da traffico, prima di impegnare il canale di accesso o il bacino portuale del porto petroli, devono assicurarsi che non vi siano navi cisterna in movimento contattando i Piloti del porto, sul canale radio VHF 10 che indicheranno il transito da seguire informandone contestualmente la sala operativa della Capitaneria di porto.

Articolo 4

Assegnazione dell'ormeggio e ordine di accosto-ancoraggio in rada

1. Alle banchine ed ai pontili di porto petroli possono ormeggiare solo le unità preventivamente valutate dalla Capitaneria di porto. Sono comunque ammesse alle strutture di porto petroli le sole navi dotate di casse per la zavorra del tipo SBT - *Segregated ballast tank* -.
2. L'assegnazione dell'ormeggio e l'ordine d'accosto delle navi cisterna avviene secondo le disposizioni che seguono sentito il Concessionario della struttura portuale.
3. Le navi cisterna dirette a porto petroli devono far pervenire all'ufficio accosti della Capitaneria di porto di Genova, tramite l'agenzia raccomandataria che si avvale del sistema VTS/PMIS, la comunicazione di accosto, come da allegato 1, integrata con le informazioni relative alla copertura assicurativa prevista dalla Convenzione Internazionale denominata *Bunker Oil* 2001. Inoltre, le suddette navi dovranno far pervenire, ove previsto, con le medesime modalità, le informazioni "HAZMAT", come da allegato 2, prima di entrare nelle acque territoriali italiane e comunque:
 - a. con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'ora di previsto arrivo (ETA);

- b. non oltre il momento in cui la nave esce dal porto di provenienza, se la durata del viaggio e' inferiore a 24 ore;
 - c. se lo scalo di destinazione non e' noto o se lo stesso è aggiornato nel corso del viaggio nel momento in cui e' acquisita l'informazione di cambio della destinazione.
4. Il Comandante della nave, al momento di entrare nell'area VTS-Genova - 20 (venti) miglia dal Porto di Genova -, contatta il locale Centro VTS - Guardia Costiera- per fornire le informazioni previste ed in particolare eventuali anomalie degli apparati di bordo e/o avarie subite durante il viaggio in corso.
 5. Il Comandante della nave, deve compilare la lista di controllo come da allegato 3 e consegnarla al Pilota al momento dell'imbarco. Copia di tale lista, vistata da parte del Pilota, viene consegnata alla Sezione Tecnica – Distaccamento di Multedo-, alla prima favorevole occasione, unitamente alla documentazione relativa al servizio effettuato.
 6. Il pilota prima di recarsi a bordo, deve ricevere dalla Sezione Tecnica – già in possesso della lettera di prontezza di cui al successivo articolo 12 – la disposizione di accosto autorizzato per la nave. Tale comunicazione può pervenire via radio sul canale radio VHF 10 o telefonicamente. Qualora da una esame della lista di controllo di cui al punto 5 si evidenziano anomalie/avarie tali da poter costituire rischio per la sicurezza della navigazione marittima/portuale e/o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino, il pilota deve astenersi dall'esecuzione della manovra ed avvertire senza ritardo la sala operativa della Capitaneria di porto di Genova per l'adozione delle misure adeguate alla circostanza riscontrata.
 6. Contestualmente, il pilota compila l'*Incident Report* come da allegato 4 inviandolo alla sala operativa.
 7. L'ancoraggio in rada delle navi cisterna in attesa di accosto e che trasportano sostanze liquide pericolose o nocive alla rinfusa ovvero delle navi in partenza al temrime delle operazioni commerciali, è autorizzato dalla Capitaneria di porto, previa apposita istanza presentata dall'Agenzia Raccomandataria come da allegato 5.

Articolo 5

Ormeaggio e permanenza ai pontili

1. Nell'ambito del porto petroli, è vietato l'uso delle ancore. Solo in caso di emergenza il Comandante della nave può disporre l'utilizzo dandone immediata informazione alla Sezione Tecnica – Distaccamento di Multedo. Le navi ormeggiate ai pontili devono tenere le ancore in cubia debitamente assicurate, rizzate con l'arrestatoio inserito.
2. Per l'ormeaggio ai pontili devono essere usati idonei cavi così come suggeriti dalla buona pratica marinaresca. L'uso di cavi metallici muniti di codetta in fibra sintetica è consentito alle navi dotate di appositi verricelli a tensione automatica purché siano utilizzati bloccati sul freno.
3. La nave deve essere sempre pronta a muovere e disporre di personale sufficiente per lasciare prontamente l'ormeaggio in caso di emergenza e/o qualora le venga ordinato. In tal senso, l'apparato motore della nave deve essere sempre mantenuto in stato di prontezza.



4. Tutti gli impianti fissi e le dotazioni mobili antincendio di bordo devono essere mantenute in stato di pronto utilizzo con la presenza del personale necessario per il loro funzionamento.
5. Due robusti cavi d'acciaio di lunghezza e Sezione adeguata devono essere dati volta alle bitte a prua e poppa e fatti penzolare dai passacavi, lato mare, per eventuale presa a rimorchio della nave in caso di emergenza. Le estremità devono essere mantenute a circa un metro dal livello del mare.
6. Un'adeguata illuminazione deve essere sempre assicurata su tutta l'area di coperta, al castello di prua, al ponte di manovra a poppa, alla scala d'accesso ed ai *manifold*.
7. I mezzi di accesso a bordo (scale reali, passerelle e biscagline) devono essere in buono stato di manutenzione e di efficienza, di lunghezza adeguata e posizionate a regola d'arte quando in uso. Le navi ai pontili devono armare la scala reale sul lato pontile ed una biscagliina sul lato *mare* che, quando non in uso, deve essere convenientemente rizzata ovvero stivata nella relativa posizione di riposo. E' compito dell'equipaggio di bordo assicurare il monitoraggio di detti punti di accesso anche al fine di prevenire l'ingresso a bordo di soggetti non autorizzati.
8. Il Comando di bordo deve assicurarsi che venga continuamente monitorata l'eventuale immissione in atmosfera di gas, vapori o di fumi ovvero rumori in eccesso a quanto previsto dalle norme vigenti. La Sezione Tecnica-Distaccamento Muledo, in occasione della visita propedeutica all'inizio delle operazioni commerciali, notifica al Comandante della nave, tale disposizione come da allegato 6.
9. Durante la sosta all'ormeggio il comando nave deve:
 - a. garantire un efficiente servizio di guardia in coperta;
 - b. verificare che antenne radio siano poste a massa e le relative apparecchiature radio/satellitari mantenute spente;
 - c. assicurare che i radar di bordo siano spenti;
 - d. mantenere l'ascolto continuo via radio sul canale radio VHF 10;
 - e. conservare, salvo diverse disposizioni della Capitaneria di porto, un assetto poppiere non superiore a 1.5% della lunghezza della nave. Il pescaggio medio non deve essere mai inferiore a quello corrispondente al 30% del *DWT* estivo.
10. Nel caso in cui il manuale del C.O.W. prevedesse *trim* superiori a quelli riportati dal precedente punto, il Comandante della nave ne dà comunicazione alla Sezione Tecnica – Distaccamento di Muledo –ed al Responsabile di turno, ponendo in essere quanto prescritto dal manuale stesso.

Articolo 6

Condizioni di agibilità e destinazione delle banchine e dei pontili del porto petroli

1. Alle banchine ed ai pontili del porto petroli, tenuto conto dei calcoli di resistenza statica e delle dotazioni antincendio, possono ormeggiare navi aventi le seguenti caratteristiche:

ORMEGGIO	DIMENSIONI MASSIME (LUNGHEZZA F.T./PESCAGGIO IN METRI LINEARI)
Pontile occidentale	• Mt. 280 • ormeggio n. 2- pescaggio mt. 10 • ormeggio n. 3- pescaggio mt. 10.80
Pontile ALFA ponente	• Mt. 230 • pescaggio mt. 10
Pontile ALFA levante	• Mt. 190 • pescaggio mt. 10.36
Calata tra ALFA e BETA	• larghezza mt. 107 • pescaggio mt. 4.70 a mt. 7 dalla banchina
Pontile BETA ponente	1° DISCO • Mt. 238 • pescaggio mt. 10.70 2° DISCO • Mt. 198 • pescaggio mt. 13.10
Pontile BETA levante	1° DISCO • Mt. 230 • pescaggio mt. 10.00 2° DISCO • Mt. 200 • pescaggio mt. 13.10
Pontile GAMMA ponente	• Mt. 247 • pescaggio mt. 13.60
Pontile GAMMA levante	1° DISCO • Mt. 261 • pescaggio mt. 13.50 2° DISCO • Mt. 241 • Pescaggio mt. 14.10
Pontile DELTA ponente	• Mt. 330 • pescaggio mt. 14.10
Pontile DELTA levante	• Mt. 320 • pescaggio mt. 14.10

2. Allo scopo di consentire ai rimorchiatori di operare nel porto petroli in uno specchio



acqueo sufficientemente ampio la somma delle larghezze massime fuori fasciame delle due navi che possono trovare ormeggio nello stesso bacino non deve superare:

- fra i pontili "Gamma" e "Delta" i mt 75;
- negli altri bacini, i mt 65.

Articolo 7

Imbarco e sbarco provviste e dotazioni di bordo

1. L'imbarco delle provviste di bordo, dei materiali in dotazione del bordo ovvero eventuali ricambi deve avvenire di massima dai settori poppieri della nave e comunque a poppavia delle sovrastrutture attraverso l'impiego dei mezzi di sollevamento di bordo. Questi devono essere imbragati in modo idoneo e ne deve essere evitato il diretto contatto con la coperta della nave.
2. Qualora dette operazioni debbano, per comprovate eccezionali circostanze, essere eseguite in coperta nella zona carico, il Comando nave, attraverso l'Agenzia Raccomandataria, deve presentare preventiva istanza come da allegato 7, ai fini di ottenere l'autorizzazione da parte della Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -
3. Le provviste e le dotazioni di bordo così imbarcate devono essere stivate all'interno della nave a cura del Comando nave senza ritardo.

Articolo 8

Prescrizioni per le unità che accostano le navi cisterna

Le unità portuali che, in ragione del loro servizio, devono accostare le navi cisterna per effettuare imbarco e sbarco di persone o provviste, dotazioni e ricambi o per qualsiasi altro motivo devono essere dotate di reti parascintille agli scarichi dei motori ed agli sfoghi della casse *fuel* protetti da idonei parabordi in numero sufficiente ed atti ad impedire il contatto diretto tra gli scafi.

Articolo 9

Operazioni di bunkeraggio

1. Le operazioni di *bunkeraggio* alle navi che operano ai pontili del porto petroli è svolto dalle sole società concessionarie di detto servizio.
2. Le navi cisterna che intendono effettuare operazioni di *bunkeraggio* devono essere preventivamente comunicate alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -. Le stesse operazioni non possono avvenire in occasione di movimenti di arrivo /partenza o *shifting* di navi qualora gli spazi minimi di manovra tra navi ormeggiate all'interno dello stesso bacino e di cui all'articolo 6, punto 2, non siano rispettate. A tal fine, prima dell'inizio di ogni operazione di bunkeraggio e comunque con almeno quattro ore di anticipo, la società concessionaria deve presentare apposita istanza alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo in cui devono essere indicati:
 - a. il nome della bettolina;
 - b. il tipo, le caratteristiche (punto di infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza, tenore di zolfo, contenuto di H₂S) e la quantità del prodotto;
 - c. il nome della nave cui è destinato ed il relativo ormeggio.

- d. la durata prevista dell'operazione e le modalità di conferimento.
3. Le bettoline impiegate per il rifornimento di combustibile alle navi cisterna ormeggiate presso porto petroli devono essere regolarmente abilitate ad esercitare tale servizio. Esse hanno l'obbligo di mantenere, per tutta la durata della fornitura, un idoneo operatore in prossimità del connettore pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. Le bettoline devono essere sempre in condizioni di allontanarsi immediatamente con i propri mezzi in caso di emergenza.
 4. Le bettoline che accostano alla nave cisterna devono essere protette da idonei parabordi in numero sufficiente e sistemati in modo tale da impedire il contatto diretto con la murata della nave che si rifornisce. Esse devono essere dotate di reti parascintille sistemate a tutti gli scarichi di ogni tipo di motore, agli sfoghi delle casse *fuel* in coperta e quelli destinati alla ventilazione dei locali cucina. Gli ombrinali dell'unità, durante le operazioni di rifornimento, devono, altresì, essere mantenuti chiusi.
 5. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate, senza alcuna interruzione, nell'arco delle ventiquattrore. In caso di operazioni notturne, l'area oggetto di operazioni deve essere idoneamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad 1 metro dai piani di lavoro
 6. Durante l'affiancamento e la sosta della bettolina sotto la nave cisterna non devono essere in corso operazioni di carica e/o scarica di prodotti aventi punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C o di lavaggi delle cisterne con crudo (C.O.W.).
 7. Non devono, altresì, compiersi operazioni di misurazione e campionamenti di cisterne contenenti prodotti aventi punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C.
 8. Per l'intera durata delle operazioni di rifornimento devono essere mantenuti pronti all'uso, per ogni evenienza, i mezzi e le dotazioni antincendio fisse e mobili di bordo.
 9. I comandi di bordo delle bettoline, durante tali operazioni, devono effettuare ascolto continuo su canale radio VHF 10 e comunicare alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - l'ora di inizio e di fine delle operazioni di rifornimento, eventuali periodi di sospensione, ritardi, inconvenienti ed incidenti occorsi durante il rifornimento.
 10. Qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o stati di pericolo durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento/ bunkeraggio, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte concessionarie che forniscono il prodotto sono tenuti a sospendere immediatamente le operazioni, informando la Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - per l'adozione di tutti i provvedimenti ritenuti opportuni. In presenza di inquinamento, devono, altresì, essere adottati tutti gli accorgimenti idonei ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone e delle infrastrutture portuali. E' a carico del fornitore del servizio e/o della nave, secondo le rispettive responsabilità, la bonifica della zona inquinata e gli oneri derivanti. Le operazioni di rifornimento/ bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di nulla osta da parte della Capitaneria di porto.



Capitolo III
Norme in materia di prevenzione degli incendi a bordo

Articolo 10
Divieto di fumare, accendere fuochi e usare apparecchi che producono scintille o fiamma libera sulle navi

1. Sulle navi ormeggiate presso il porto petroli non è consentito:
 - a. tenere accesi fuochi di qualunque genere fatta eccezione quelli per il funzionamento dei servizi di bordo e delle cucine, sistemate in appositi locali ben protetti dalle esalazioni del gas e lontano dalle tubazioni di carico e scarico;
 - b. usare congegni, utensili e chiavi che non siano di materiali antiscintilla, fatta eccezione per le aree preposte;
 - c. fumare - salvo che ciò avvenga nei locali chiusi all'uopo appositamente indicati dal Comandante nave - nonché gettare in mare fiammiferi o mozziconi di sigaretta accesi;
 - d. utilizzare fornelli elettrici, ventilatori ed altri apparecchi capaci di produrre scintille o calore sulla coperta o nelle zone dove è possibile la formazione e la presenza di gas;
 - e. impiegare lampade elettriche portatili, linee elettriche volanti e telefoni che non siano del tipo antideflagrante. Lasciare sotto corrente, senza vigilanza, apparecchi elettrici che non facciano parte degli impianti fissi di bordo;
 - f. tenere aperti gli oblò ed i portelli dei locali ubicati in corrispondenza o in vicinanza della zona carico;
 - g. tenere aperti i portelli delle cisterne. I portellini di sondaggio delle cisterne e gli sfoghi del gas devono essere coperti da reti antifiamma così come il fumaiolo e gli scarichi della combustione devono essere coperti da reti parascintille;
 - h. eseguire in coperta spostamenti di attrezzi metallici, manovre con verricelli, imbarchi e sbarchi di materiali per tutto il tempo in cui si effettuano operazioni di misurazione e campionamento delle cisterne (l'innesto e disinnesto di tubazioni e manichette può essere contemporaneo alle operazioni di misurazione e campionamento delle cisterne limitatamente alle navi con solo carico di prodotti di categoria "C", olio combustibile, ecc.);
 - i. compiere operazioni di carica e/o scarica durante i temporali accompagnati da scariche elettriche.
 - j. azionare le pompe a vuoto.
2. E' fatto obbligo al personale di bordo di mantenere le porte esterne e le aperture dei locali alloggio e di servizio in comunicazione con i ponti scoperti chiuse. La loro temporanea apertura è autorizzata esclusivamente per il tempo necessario a consentire il passaggio delle persone che devono accedere od allontanarsi dalle zone sopra indicate.

Articolo 11

Lavori con uso di fiamma, fonti termiche o con attrezzi che possono produrre scintille su navi

1. A bordo delle navi all'ormeggio presso il porto petroli è vietato eseguire lavori di qualsiasi genere con l'uso di miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica, saldatura elettrica ad arco nonché operazioni di ossitaglio, l'uso delle mola a disco e di qualunque altro utensile capace di generare calore e scintille.
2. In caso di imprescindibile necessità, detti lavori possono essere autorizzati dalla Capitaneria di porto di Genova nei modi e nelle forme previste dalla normativa vigente.

Articolo 12

Servizio antincendio durante la sosta nave

1. Ai fini marittimi, il Concessionario della struttura portuale assicura il servizio antincendio ed antinquinamento nell'ambito del porto petroli in occasione delle operazioni di caricazione e/o scarica da nave ivi ormeggiate al fine di vigilare sul loro corretto andamento ed intervenire prontamente in caso di qualsivoglia avaria e malfunzionamento ovvero di emergenza.
2. Il servizio suddetto può essere svolto da personale autorizzato "guardia ai fuochi" o in regime di autoproduzione; in quest'ultimo caso il personale in servizio di vigilanza dovrà comunque essere formato ed iscritto nel registro tenuto dalla Capitaneria di porto in conformità alle disposizioni vigenti.
3. Al fine di ammettere la nave all'accosto e per non ritardarne l'operatività, il Concessionario inoltra alla Capitaneria di porto, con dovuto anticipo rispetto al previsto arrivo della nave in rada, la lettera di prontezza come da allegato 8 con la quale dichiara di essere pronto a ricevere al proprio terminale la nave ed il carico avendo rilevato pronta ed efficiente l'organizzazione di sicurezza antincendio e di tutela delle acque del bacino portuale dall'inquinamento e gli apprestamenti di protezione e prevenzione di cui ai piani di sicurezza del terminal.
4. Le comunicazioni dirette tra la nave ed i servizi *booster*, i pontili di imbarco/sbarco, il Concessionario della struttura portuale e la Capitaneria di porto durante tutta la durata delle operazioni di ormeggio, disormeggio, caricazione e/o scarica ovvero sosta al pontile, devono essere tenute con apparecchi radio portatili VHF impiegando il canale 10.

Articolo 13

Esercitazioni antincendio ed antinquinamento

Il Concessionario è tenuto a comunicare alla Capitaneria di porto i tempi e le modalità con cui intende effettuare le esercitazioni e le prove antincendio ed antinquinamento previste dalla normativa vigente in materia.



Capitolo IV
Norme generali in caso di emergenza ed inquinamento a mare

Articolo 14
Norme antinquinamento

1. Nell'ambito del porto petroli è vietato:
 - a. pompare fuoribordo acqua di zavorra, di sentina o di qualunque altra provenienza contenente residui oleosi;
 - b. provocare spandimenti di prodotti petroliferi dalle prese a mare, causare perdite o versamenti dalle tubazioni e dalle prese di bordo o traboccamento di prodotto delle cisterne. Gli eventuali colaggi in coperta dovranno essere raccolti in appositi recipienti e riversati con le dovute precauzioni nelle cisterne o sbarcati; tutti gli ombrinali della nave dovranno essere otturati durante le operazioni di caricazione, scarica, bunkeraggio e zavorramento;
 - c. pompare/ scaricare a mare acque reflue di bordo;
 - d. gettare qualsiasi categoria di rifiuto in mare.
2. Qualunque forma di inquinamento a mare di natura accidentale o meno deve essere tempestivamente segnalata alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo che provvede ai relativi accertamenti. Il Comando nave ed il caricatore/ricevitore devono, in tali circostanze, sospendere immediatamente le operazioni commerciali in corso.
3. I mezzi nautici, le attrezzature nonché i prodotti da utilizzarsi in dette evenienze devono essere giudicati idonei e verificati dalla Capitaneria di porto.

Articolo 15
Stato di emergenza

In caso di incendio, esplosione od altra emergenza a bordo di una o più navi ormeggiate presso porto petroli :

- a. Il Comandante della nave deve attuare immediatamente, sotto la propria responsabilità, le misure antincendio e di sicurezza di competenza così come previste dai piani e dalla procedure di bordo al fine di salvaguardare la vita del proprio equipaggio e della nave. Egli provvede ad interrompere senza ritardo le operazioni commerciali coordinandosi con il Concessionario della struttura portuale ed i servizi *booster* ovvero con l'unità con cui avviene l'interfaccia.
- b. Il Concessionario della struttura portuale deve essere sempre pronto a disconnettere i bracci del carico dalle navi presenti all' ormeggio ovvero ad adottare ogni altra misura di emergenza ritenuta necessaria dall' Autorità Marittima.

Capitolo V
Norme per la conduzione delle operazioni di caricazione e scarica

Articolo 16
Collegamenti elettrici delle navi e delle condotte a terra

1. Le connessioni tra le linee di bordo e le condutture di terra, se avvengono per mezzo di manichette dotate di collegamento metallico interno tra le flange di

estremità, devono essere effettuate solo dopo che lo scafo della nave è stato collegato mediante cavo di massa alle apposite prese di terra e ad avvenuta chiusura del relativo interruttore.

2. Il cavo di massa sarà scollegato, previa apertura dell'interruttore, solo dopo il completamento di tutte le operazioni e la sconnessione delle manichette.
3. Il collegamento tra scafo e presa di terra non è necessaria quando siano utilizzati i bracci di carico (provvisi di flangia isolante) o qualora sia utilizzata almeno una manichetta isolante cioè priva di collegamento metallico interno tra le flange di estremità.
4. Il collegamento nave-bracci di carico/manichette deve essere sufficientemente elastico tale da assecondare eventuali movimenti della nave all' ormeggio.

Articolo 17

Collaudi e verifiche delle manichette flessibili

Tutte le manichette flessibili usate per la caricazione/ scarica di prodotti chimici e petroliferi devono essere sottoposte a collaudi e verifiche periodiche secondo la normativa vigente. A tal fine deve essere istituita per ciascuna di esse, a cura del Concessionario, una scheda contenente:

- a. identificazione delle manichette;
- b. collaudo della casa costruttrice prima dell'utilizzazione;
- c. data di prima utilizzazione;
- d. verifiche annuali (pressione, allungamento, continuità interna, etc.).

Articolo 18

Operazioni di caricazione e scarica

1. La responsabilità per la conduzione in sicurezza delle operazioni di caricazione e scarica sulla nave, durante la permanenza della stessa nel porto petroli è del Comandante della nave che è tenuto a dare immediata notizia alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo ed al Concessionario della struttura portuale di qualunque circostanza intervenga a comprometterne e/o a modificarne il normale svolgimento o che, indipendentemente da tali operazioni, possa comunque arrecare pregiudizio alla sicurezza delle navi presenti in porto e/o degli impianti portuali.
2. I Comandanti, gli Ufficiali ed i comuni che svolgono incarichi di responsabilità nelle operazioni di caricazione, scarica e maneggio dei prodotti petroliferi e chimici e dei relativi impianti devono essere in possesso dei certificati di familiarizzazione previsti dalla Convenzione internazionale STCW e dalla normativa nazionale in vigore. I Comandanti, Direttori di macchina, Primi Ufficiali di Coperta e Macchina e tutte le persone aventi dirette responsabilità e cura nelle operazioni di caricazione, scarica e maneggio dei prodotti petroliferi e chimici, oltre al certificato di cui sopra, devono essere in possesso del certificato di addestramento specializzato previsto dalla medesima norma. I dati relativi ad ogni membro dell'equipaggio devono essere comunicati all'arrivo della nave alla Capitaneria di porto utilizzando il form come da allegato 9.



3. Le navi con carichi petroliferi o chimici aventi punto d'inflammabilità inferiore od uguale a 60°C, anche se inertizzate, durante la permanenza nel porto petroli devono obbligatoriamente avere a bordo almeno una Guardia ai Fuochi. Nel caso di navi cisterna, anche inertizzate, che trasportino esclusivamente prodotti petroliferi e chimici con punto d'inflammabilità superiore a 60°C, la sorveglianza a mezzo dei servizi integrativi antincendio non sarà necessaria a condizione che il Comando di bordo predisponga, a soddisfazione della Capitaneria di porto, un servizio continuo di guardia antincendio con personale di bordo, chiaramente identificabile e che non svolga contemporaneamente altre mansioni.
4. Prima di iniziare le operazioni di caricazione e/o scarica devono essere scambiate fra nave e Concessionario tutte le possibili informazioni in merito alla nave ed al carico come da allegato 10, dandone conoscenza alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo.
5. Il Comando nave, il Responsabile di turno ed i servizi *booster* devono prendere accordi scritti in merito a:
 - a. piano di caricazione/scarica;
 - b. eventuale piano di lavaggio con greggio (C.O.W.);
 - c. piano di zavorramento;
 - d. pianificazione dei sistemi di comunicazione tra bordo/*booster*/Concessionario come da allegato 11.Inoltre, qualora la natura del carico sia tale che, in seguito ad eventuale interruzione delle operazioni nave-terra, esista il rischio di solidificazione del prodotto all'interno delle condutture, il Comando nave, il Responsabile di turno e i servizi *booster* individuano tutte le precauzioni e cautele del caso per far proseguire le operazioni.
6. Prima di iniziare le operazioni di caricazione e/o scarica, il Comandante della nave deve consegnare al Responsabile di turno la lista di controllo come da allegato 12 debitamente compilata in ogni sua parte e sottoscritta dallo stesso Comandante
7. Durante lo svolgimento delle operazioni, devono essere effettuati controlli alle stesse sia dal bordo che dal Responsabile di turno allo scopo di accertare il mantenimento delle condizioni di sicurezza concordate. Nel caso in cui il Comandante della nave ovvero il Responsabile di turno accertino che sono venute meno tali condizioni di sicurezza, può essere decisa, secondo i casi, la sospensione delle operazioni in corso. In ogni caso, deve essere informata la Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo – per le azioni da intraprendere che, oltre alla sospensione delle operazioni, possono comportare l'ordine di disormeggio ed allontanamento della nave dal porto.
8. Le operazioni di caricazione e/o scarica devono iniziare non appena il Responsabile di turno invia alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo – copia della *Ship Shore Safety Check List* di cui al punto 6.
9. La nave è tenuta a lasciare l'ormeggio al termine delle operazioni commerciali. La Capitaneria di porto, su richiesta del Concessionario della struttura portuale, può consentire, per motivi di carattere eccezionale, una permanenza ulteriore purché siano garantite le condizioni generali di sicurezza.
10. Nel caso in cui la nave all'ormeggio risultasse, con riferimento alle operazioni commerciali (caricazione e/o scarica), inoperosa per il tempo massimo stabilito

di sei ore, la Capitaneria di porto, su richiesta del Concessionario della struttura portuale, ove ritenuto opportuno, sentito il Consulente chimico di porto e l'Organismo riconosciuto, valuta se sia il caso di estendere il periodo di permanenza oppure se ordinare l'immediato disormeggio ed allontanamento della nave dal porto.

Articolo 19

Operazioni di allibo tra navi

1. Le navi cisterna ormeggiate ai pontili del porto petroli non possono effettuare il trasferimento diretto del carico su altra nave. Tale operazione può essere effettuata solo con l'utilizzo delle attrezzature di terra secondo le procedure di cui all' articolo precedente per quanto applicabili.
2. In rada l'operazione di allibo può essere effettuata applicando le norme del D.M. 3 maggio 1984 "Norme per gli allibi di oli minerali e di gas refrigerati, gas disciolti sotto pressione e miscele gas" e successive modifiche ed integrazioni.

Articolo 20

Sondaggi e campionamenti del carico

1. I sondaggi ed i campionamenti del carico sulle navi dotate di impianti di gas inerte devono essere effettuati attraverso il sistema di sonde chiuse previste dalla Convenzione internazionale SOLAS in vigore.
2. Le navi non dotate degli strumenti di cui al punto 1) ed aventi *deadweight* superiore a 10000 tonnellate, devono effettuare i sondaggi ed i campionamenti del carico secondo quanto previsto dalle procedure previste dal *Safety Management System* di cui la nave è dotata ai sensi del Codice ISM così come richiamato dalla Convenzione internazionale SOLAS e comunque nel rispetto delle seguenti condizioni minime:
 - a. presenza di un ufficiale designato dal Comandante della nave che ne assume la direzione e la responsabilità ed eseguite da personale specializzato dipendente da società/imprese debitamente autorizzate ai sensi del successivo articolo 21 del presente Regolamento;
 - b. diminuzione della pressione del gas inerte nella cisterna prima di entrare in porto;
 - c. procedere per singola cisterna intercettandola dalle altre;
 - d. il periodo di tempo di apertura del portellino deve essere ridotto al minimo;
 - e. tutti i componenti metallici dei dispositivi ed attrezzature utilizzati per il sondaggio e il campionamento devono essere collegati tra di loro ed allo scafo della nave in modo che ne sia garantita la continuità elettrica;
 - f. gli indumenti del personale che partecipa alle operazioni devono essere di materiale antistatico;
 - g. le sagole usate per calare i dispositivi ed attrezzature nelle cisterne devono essere realizzate con fibre naturali;
 - h. per il trasporto dei campioni devono essere utilizzati contenitori conformi alle norme del D.M. 31.7.1934;
 - i. qualora la nave trasporti o abbia trasportato prodotti aventi punto di infiammabilità uguale od inferiore a 60°C, durante le operazioni di sondaggio e campionamento effettuate con pressione del gas inerte ridotta,



- non deve essere eseguita alcuna operazione di caricazione, scarica, zavorramento o bunkeraggio e non è consentito l'accosto di bettoline od altri natanti lungo le fiancate della nave. E', invece, consentito connettere o sconnettere i bracci di carico alle tubature di bordo;
- j. le operazioni di caricazione, scarica, zavorramento e bunkeraggio possono aver inizio dopo che sia stata ripristinata la pressione di normale esercizio del gas inerte e che sia stato accertato il corretto funzionamento dell'impianto.
3. Qualora non sia possibile mantenere le condizioni di cui al punto 2, le operazioni di caricazione e scarica devono essere interrotte e di ciò immediatamente informata la Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -, il Concessionario della struttura portuale ed i servizi *booster*.

Articolo 21

Personale addetto ai sondaggi e ai campionamenti manuali ed automatici del carico a bordo

1. Le società/imprese che intendono eseguire sondaggi e campionamenti del carico sulle navi cisterna in rada od ormeggiate presso porto petroli devono essere preventivamente autorizzate ad operare in ambito portuale da parte dell'Autorità Portuale di Genova.
2. Le suddette società/imprese devono, inoltre, essere in grado di comunicare alla Capitaneria di porto, in caso di richiesta in tal senso, gli estremi delle ultime verifiche e collaudi effettuati alle apparecchiature ed alla strumentazione impiegata secondo le norme vigenti.

Articolo 22

Operazioni di zavorramento

1. Le operazioni di zavorramento devono avvenire contestualmente a quelle di scarica nel rispetto delle condizioni concordate ai sensi dell'articolo 18.
2. Qualsiasi impedimento nello svolgere le suddette operazioni deve essere segnalato, senza ritardo, alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - ed al Responsabile di turno- unitamente alla procedura alternativa che s'intende adottare.

Articolo 23

Permesso di accesso in spazi chiusi

1. L'entrata nei locali chiusi della nave così come negli *adjacent connected spaces* (tra cui cisterne del carico, casse di zavorra, casse *fuel*, casse acque di sentina, *slop*, *sludge*, *sewage*, nei *cofferdams*, doppi fondi nave) di persone appartenenti o non all'equipaggio, deve essere preceduta dalla comunicazione alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - del Comandante della nave come da allegato 13 ed avvenire secondo le procedure previste dal *Safety Management System* di cui la nave è dotata.
2. Il permesso all'accesso nei locali e negli spazi predetti è rilasciato dal Comandante della Nave.

3. In caso di intervento da parte di ditte esterne, le stesse dovranno essere iscritte, per poter operare presso la struttura di porto petroli, nei registri tenuti dall'Autorità Portuale.

Articolo 24

Misure di sicurezza in caso di avverse condizioni meteomarine

1. Il Comandante della nave, in caso di tempeste di vento, di forte risacca o comunque di avverse condizioni meteorologiche deve sospendere le operazioni di caricazione e scarica sconnettendo le linee di carico della nave dalle tubazioni di terra .
3. Il Responsabile di turno deve, inoltre, prontamente comunicare alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - ed ai Comandi nave delle navi ormeggiate presso porto petroli la presenza di scariche elettriche nel raggio di cinque chilometri dal porto come rilevata attraverso le strumentazioni in dotazione.
4. Il Comandante della nave deve, in tale circostanza, ordinare la sospensione delle operazioni di caricazione, scarica, zavorramento, bunkeraggio, lavaggio delle cisterne, sondaggi e campionamenti. In particolare devono essere mantenute chiuse tutte le aperture delle cisterne, *cofferdam*, portellini di visita, tappi sonda e sistemi di ventilazione, inclusi i *by-pass* installati sul sistema di ventilazione delle cisterne
5. In entrambi i casi suddetti, la sospensione delle operazioni è preceduta da un avviso alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -, al Concessionario della struttura portuale ed ai servizi *booster*.
6. E' fatta salva la facoltà della Sezione Tecnica- Distaccamento Multedo- di ordinare la sospensione delle operazioni commerciali qualora dovesse riscontrare la mancata sussistenza delle condizioni di sicurezza necessarie alla loro continuazione.
7. La ripresa delle operazioni può avvenire previo nulla osta della Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - che accerta il ripristino delle condizioni di sicurezza sentito il Comando nave ed il Responsabile di turno ed i servizi *booster*.

Capitolo VI

Norme per l'impiego dei sistemi di intertizzazione del carico

Articolo 25

Inertizzazione del carico

1. Tutte le navi che ormeggiano ai pontili di porto petroli e che hanno l'obbligo di essere equipaggiate con l'impianto di gas inerte ai sensi del Capitolo II- 2 della Convenzione internazionale SOLAS come applicabile ovvero tutte le navi che, pur non avendone l'obbligo, sono comunque classificate in tal senso, devono mantenerlo in stato di efficienza e pronto all'uso. L'impianto del gas inerte deve essere progettato e costruito secondo quanto previsto dall'*International Code for Fire Safety Systems* ovvero, in ragione del tipo e dell' anno di costruzione della nave, da quanto previsto dalla Convenzione internazionale SOLAS.
2. Le cisterne del carico delle navi di cui sopra se trasportano petrolio grezzo, prodotti petroliferi e chimici che abbiano un punto di infiammabilità inferiore od



uguale a 60°C (a vaso chiuso) ed una tensione RVP inferiore alla pressione atmosferica devono essere mantenute in stato di inertizzazione per l'intera durata della permanenza in porto.

3. L'obbligo di inertizzazione sussiste anche per le navi petroliere di cui al punto 1 che trasportano prodotti con punto di infiammabilità superiore a 60° C (a vaso chiuso) ed una tensione RVP inferiore alla pressione atmosferica.
4. Le navi cisterna di cui al punto 1 devono mantenere in funzione l'impianto di gas inerte durante le operazioni di scarica di prodotti con punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C (a vaso chiuso) ed una tensione RVP inferiore alla pressione atmosferica.
5. Le navi cisterna di cui al punto 1 che intendono caricare prodotti con punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C (a vaso chiuso) ed una tensione RVP inferiore alla pressione atmosferica possono entrare in porto solo con le relative cisterne del carico inertizzate.
6. I Comandi delle navi chimichiere, nel caso ritengano che sussista il rischio di contaminazione, inquinamento e/o reazione chimica del prodotto da imbarcare/sbarcare, e non utilizzano l'impianto a gas inerte di bordo, devono procedere ad inertizzare le cisterne del carico attraverso l'impianto ad azoto dei ricevitori del carico/stazioni *booster*. In tal senso, gli stessi Comandi devono presentare istanza alla Sezione Tecnica – Distaccamento Miltedo - come da allegato 14- almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave in porto.
7. I ricevitori del carico/stazioni *booster* dotati di impianto ad azoto devono inviare alla Sezione Tecnica – Distaccamento Miltedo - la dichiarazione come da allegato 15 attestante il corretto funzionamento e stato di manutenzione del proprio impianto.
8. Ai fini del presente articolo, sono ritenuti equivalenti i sistemi di inertizzazione del carico presenti a bordo diversi da quelli previsti al punto 1 ove certificati come idonei da un ente di classifica riconosciuto dallo Stato di bandiera della nave.

Articolo 26

Avaria dell'impianto di gas inerte

1. Il Comandante di una nave cisterna all'ormeggio, nel caso un'avaria metta l'impianto di gas inerte nelle condizioni di non poter fornire la richiesta qualità e quantità di gas inerte o di non poter mantenere una pressione positiva nelle cisterne del carico e nelle cisterne *stop*, deve adottare immediati provvedimenti per impedire l'introduzione di aria nelle cisterne e contemporaneamente informare la Capitaneria di Porto, il Concessionario della struttura portuale ed il servizio *booster* interessato.
2. Le operazioni di scarica del carico devono essere sospese, la valvola di intercettazione del gas inerte sul ponte (*deck isolating valve*) deve essere chiusa così come la valvola di regolazione della pressione del gas deve essere aperta per sfogare in atmosfera. Nessun oggetto o equipaggiamento per il sondaggio, o altro, deve esser introdotto nelle cisterne.
3. Immediati provvedimenti devono essere adottati per la riparazione dell'avaria. I lavori di ripristino dell'impianto di gas inerte con nave ormeggiata ad una delle banchine di porto petroli sono consentiti previa autorizzazione della Capitaneria di

- Porto a condizione che:
- a. si tratti di lavori di lieve entità;
 - b. si tratti di lavori "a freddo";
 - c. i lavori comportino, di massima, una sosta inoperosa non superiore alle 6 ore;
 - d. il Concessionario della struttura portuale non ritenga indispensabile liberare l'ormeggio per esigenze motivate di carattere operativo/ commerciali.
4. L'istanza tesa alla realizzazione dei lavori di ripristino di cui al punto 3) deve essere inoltrata dal Comando di bordo alla Capitaneria di porto- secondo il modello come da allegato 16 Quest'ultima si esprime nel merito acquisito il parere del Consulente Chimico del Porto e dell'Organismo riconosciuto della nave.
 5. Qualora si riscontrasse l'impossibilità di ripristinare con celerità l'efficienza dell'impianto di gas inerte ovvero fossero necessarie riparazioni non eseguibili all'ormeggio, la Capitaneria di Porto ordina alla nave di allontanarsi da porto petroli. La nave potrà essere riammessa in porto solo dopo aver effettuato la riparazione dell'impianto gas inerte e ripristinato le condizioni di inertizzazione nelle cisterne del carico.
 6. Qualora non sia possibile eliminare l'avaria all'impianto di gas inerte il Comandante della nave può chiedere la continuazione della scarica inviando alla Capitaneria di Porto un'istanza come da allegato 16 in cui sia specificato, anche sulla base di quanto indicato sul "Manuale di istruzione dell'impianto di gas inerte" quali precauzioni intenda adottare per effettuare la scarica in condizioni di sicurezza. La Capitaneria di Porto, sentito il parere del Consulente Chimico del Porto e dell'Organismo riconosciuto e del Concessionario della struttura portuale, si riserva di autorizzare il prosieguo delle operazioni in presenza dei requisiti di sicurezza.
 7. Il mancato ripristino dell'impianto di gas inerte esclude la possibilità ed eventualmente comporta la revoca dell'autorizzazione ad effettuare il C.O.W. durante la scarica.
 8. Qualora il Comandante della nave non richieda, entro 1 ora dall'avvenuta sospensione delle operazioni di caricazione o scaricazione:
 - a. l'autorizzazione ad effettuare i lavori di ripristino dell'efficienza dell'impianto di gas inerte;
 - b. oppure
 - c. l'autorizzazione a terminare le operazioni di scaricazione con l'adozione di particolari precauzioni;
 - d. oppure
 - e. la Capitaneria di Porto non conceda l'autorizzazione richiesta la nave cisterna deve lasciare l'ormeggio occupato e trasferirsi in rada secondo le indicazioni della stessa Autorità Marittima.

Capitolo VII

Norme per lo svolgimento delle operazioni di crude oil washing

Articolo 27

Previsioni generali

1. Le operazioni di lavaggio delle cisterne del carico di navi petroliere con l'impiego dello stesso prodotto greggio trasportato (C.O.W.) devono essere effettuate durante le operazioni di scarica, tranne nei casi indicati al successivo punto 2, a



soddisfazione di quanto specificato dalla Convenzione internazionale *MARPOL 73/78*.

2. Non possono essere utilizzati per il lavaggio delle cisterne i tipi di greggio eventualmente compresi nella lista dei crudi dichiarati non adatti dal Manuale Operativo C.O.W. in possesso della nave e quelli aventi caratteristiche di cui alla Risoluzione IMO A.446 (XI) Parte II - Sez. 9 e ss.mm.ii.. In questi casi il *Comandante della nave*, tramite l'Agenzia Raccomandataria, deve far pervenire una preventiva comunicazione alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -.
3. Il lavaggio delle cisterne deve essere effettuato conformemente a quanto previsto dal Manuale Operativo C.O.W. E' sempre fatto obbligo a tutte le petroliere di lavare le cisterne di carico individuate dal manuale C.O.W., da utilizzare in caso di condizioni meteo marine avverse, per l'immissione di acque di zavorra.
4. Ai pontili del porto petroli non è permesso il lavaggio delle cisterne con acqua a seguito di C.O.W. né operazioni di ventilazione cisterne.
5. Allo scopo di prevenire la formazione di cariche elettrostatiche, prima di utilizzare il contenuto delle cisterne destinate a fornire il crudo per il lavaggio, il Comando nave deve controllare la quantità di acqua presente nelle stesse nei modi indicati dal precedente articolo 20. Tale controllo non è necessario qualora sia stato già effettuato all'arrivo della nave nell'ambito delle misure e dei controlli svolti a fini commerciali. Qualora sia stata accertata presenza di acqua nelle cisterne del carico, prima di iniziare l'operazione C.O.W., le suddette cisterne devono essere scaricate di tutta la quantità d'acqua presente più un metro di prodotto. Analoga procedura dovrà essere eseguita in caso il petrolio greggio da utilizzare è stivato nelle *slop tanks* della nave. I residui presenti in dette cisterne, prima della loro sostituzione con greggio, devono essere conferiti a terra.
6. Le navi petroliere tenute ad effettuare il lavaggio delle cisterne del carico (C.O.W.) devono soddisfare i seguenti requisiti:
 - a. essere dotate dell'impianto fisso di gas inerte previsto dal precedente articolo 25;
 - b. detto impianto deve essere in grado di mantenere nelle cisterne, per tutta la durata delle operazioni di C.O.W., un contenuto di ossigeno non superiore al 5% in volume;
 - c. essere dotate dell'impianto per il lavaggio C.O.W., previsto dalla Convenzione Internazionale MARPOL 73/78 e costruito secondo le specifiche approvate con le Risoluzioni IMO A. 897(XI) e A. 497 (XII);
 - d. la nave deve essere in possesso del "Manuale delle operazioni ed equipaggiamento per il C.O.W." (*C.O.W. Operation and Equipment Manual*) debitamente approvato dall'Amministrazione di bandiera e redatto secondo lo *Standard Format* adottato con la Risoluzione MEPC.3(XII), come emendata ai sensi della Risoluzione MEPC.81(43).
 - e. ottenere "parere favorevole" dopo una ispezione tecnica effettuata da un Organismo riconosciuto con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ed una visita effettuata dal Consulente chimico di porto. L'Organismo riconosciuto scelto dovrà essere indicato al punto m) dell'allegato 18;
 - f. le operazioni di C.O.W. devono essere condotte da personale in possesso di idonea certificazione ai sensi della Convenzione internazionale STCW in vigore e della normativa nazionale in materia.

7. Tutte le operazioni di C.O.W. devono essere completate prima della partenza della nave.

Articolo 28

Adempimenti per la nave prima dell'arrivo all'ormeggio

1. Il Comandante della nave tenuto ad effettuare il C.O.W. durante la scarica nel porto petroli deve eseguire, almeno 24 ore prima dell'arrivo in porto, i controlli previsti dal Manuale Operativo C.O.W. nonché verificare la perfetta efficienza degli impianti del gas inerte e del C.O.W. stesso.
2. Dopo aver compiuto con esito positivo i suddetti controlli, il Comandante della nave chiede l'autorizzazione ad effettuare le operazioni in parola inviando alla Sezione Tecnica- Distaccamento Miltedo, tramite la propria Agenzia Raccomandataria, il messaggio come da allegato 18.

Articolo 29

Adempimenti per la nave una volta arrivata all'ormeggio

1. All'arrivo della nave all'ormeggio, il Comandante deve presentare alla Sezione Tecnica- Distaccamento Miltedo, una dichiarazione come da allegato 19 che attesti quanto segue:
 - a. che entro le 24 ore precedenti l'arrivo ha provveduto ad effettuare, con esito positivo, i controlli previsti dal Manuale Operativo C.O.W. della nave di cui all'articolo che precede;
 - b. che prima, durante e dopo le operazioni di lavaggio si uniformerà alle disposizioni previste dal suddetto manuale;
 - c. che le operazioni di C.O.W. saranno effettuate come previsto dai piani di scarica e lavaggio concordati con il Responsabile di turno;
 - d. il nominativo del personale di bordo incaricato di effettuare le operazioni di C.O.W. riportando, a fianco di ognuno di essi, il grado e della pertinente certificazione.
2. Il Comando nave deve, inoltre, adoperarsi per agevolare l'ispezione da parte dell'Organismo riconosciuto e del Consulente chimico di porto al fine di ottenere le certificazioni di cui all'articolo 27 necessarie all'effettuazione delle operazioni in parola.

Articolo 30

Obbligo di visita da parte dell'organismo riconosciuto

1. L'ispezione da parte del personale dell'Organismo riconosciuto, ai fini del rilascio del parere per l'effettuazione delle operazioni C.O.W., è tesa almeno a:
 - a. verificare, sulla base dell'esame generale dell'impianto e dei sistemi di allarme, con prove reali o simulate, compatibilmente con le esigenze di esercizio della nave e le prescrizioni del presente Regolamento, la soddisfacente condizione dell'impianto del gas inerte (compresa la calibrazione dell'analizzatore principale in sala macchina), e delle linee asservite al C.O.W.;
 - b. verificare la validità della sottoelencata documentazione e certificazione:
 - Certificato I.O.P.P.;
 - Manuale del gas inerte;



- Manuale Operativo di equipaggiamento dell'impianto C.O.W.
2. A conclusione dell'attività svolta, l'ispettore dell'Organismo riconosciuto consegna alla Sezione Tecnica- Distaccamento Multedo- la "DICHIARAZIONE DI IDONEITÀ ALL'ESECUZIONE DEL C.O.W." in cui è espresso un formale parere "favorevole" o "non favorevole" alle operazioni in parola evidenziando qualsiasi avaria o anomalia riscontrata e, se del caso, eventuali prescrizioni cui subordinarne l'esecuzione.
 3. L'ispezione da parte del personale del Consulente chimico di porto ai fini del rilascio del parere per l'effettuazione delle operazioni C.O.W., è rivolta almeno a:
 - a. controllare la percentuale di ossigeno nella linea dell'impianto di gas inerte ed in tutte le cisterne del carico, comprese le *slop tanks*;
 - b. effettuare il confronto fra il proprio misuratore di ossigeno e tutti i misuratori di ossigeno portatili ed, ove possibile, di quello fisso. Qualora il confronto fra il proprio misuratore e quello portatile della nave mostri uno scarto superiore a 0,5% in volume, il Consulente chimico di porto richiede e verifica che si proceda alla calibrazione dello strumento in possesso della nave.
 4. A conclusione dell'attività svolta deve essere consegnata alla –Sezione Tecnica- Distaccamento Multedo, il "CERTIFICATO DI INERTIZZAZIONE PER CRUDE OIL WASHING" in cui è espresso un formale parere "favorevole" o "non favorevole" alle operazioni in parola evidenziando qualsiasi avaria o anomalia riscontrata e, se del caso, eventuali prescrizioni cui subordinarne l'esecuzione.
 5. Gli accertamenti dell'Organismo riconosciuto e del Consulente chimico di porto devono essere effettuati, rispettivamente, entro le 12 ore e le 6 ore precedenti il previsto inizio delle operazioni C.O.W. Per motivi di carattere commerciale e quando l'ispezione dovrebbe così essere effettuata nelle ore notturne ovvero tra le ore 21.00 e le ore 07.00, il personale della Sezione Tecnica- Distaccamento Multedo può autorizzare l'inizio delle operazioni C.O.W. anche dopo i termini sopra indicati ma comunque entro le ore 0700 del giorno successivo all'effettuazione della visita dell'Organismo riconosciuto e del Consulente chimico di porto, sempre che non siano intervenute avarie all'impianto di gas inerte e che le condizioni di inertizzazione delle cisterne siano rimaste invariate.
 6. Per gli stessi motivi, alle stesse condizioni e previa informazione al personale in servizio presso la Sezione Tecnica- Distaccamento Multedo le operazioni C.O.W. potranno essere sospese per un periodo massimo di 24 ore.

Articolo 31

Autorizzazione ad effettuare il C.O.W.

1. L'autorizzazione ad effettuare il C.O.W. è rilasciata come da allegato 20 Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo dopo aver acquisito e valutato:
 - a. la richiesta di autorizzazione da parte del Comandante della nave, ad effettuare le operazioni di C.O.W. come da precedente articolo 28;
 - b. la dichiarazione relativa alla corretta effettuazione dei controlli previsti dal precedente articolo 29;
 - c. il parere favorevole dell'Organismo riconosciuto a seguito di visita tecnica, espresso con "DICHIARAZIONE DI IDONEITÀ ALL'ESECUZIONE DEL C.O.W.";
 - d. il parere favorevole del Consulente chimico di porto, a seguito di visita, espresso con "CERTIFICATO DI INERTIZZAZIONE PER CRUDE OIL

WASHING".

2. Il provvedimento d'autorizzazione è timbrato e firmato per ricevuta e presa visione dal Comandante della nave e restituito alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -.
3. E' cura del Comando di bordo comunicare l'inizio e la fine delle operazioni C.O.W. alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo – e al Responsabile di turno.

Articolo 32

Modalità di sospensione e fermo delle operazioni

1. Il Comando di bordo ha l'obbligo di sospendere immediatamente le operazioni di lavaggio in caso vengano meno le condizioni di sicurezza cui il loro svolgimento è subordinato. In particolare le operazioni devono essere immediatamente sospese se si verificano cadute di pressione nella linea del gas inerte e/o innalzamento del contenuto di ossigeno oltre i limiti ammessi.
2. Fermo restando quanto previsto al precedente articolo 18 punto 6), la Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - può ordinare la sospensione delle operazioni di lavaggio qualora si dovessero riscontrare, nel corso di ispezioni, anomalie al funzionamento degli impianti o l'inosservanza alle norme di sicurezza.
3. Le operazioni potranno essere riprese soltanto ad avvenuto ripristino delle condizioni così come confermate dall'Organismo riconosciuto e dal Consulente chimico di porto.

Capitolo VIII

Norme per le operazioni di lavaggio delle cisterne e sbarco delle acque di sentina, fanghi ed olii usati

Articoli 33

Sbarco di acque di sentina, fanghi, oli usati e acque di lavaggio

1. I servizi di ritiro di acque di sentina, fanghi, olii usati e acque di lavaggio possono essere svolti soltanto dai soggetti debitamente autorizzati a tal scopo dall'Autorità portuale di Genova.
2. Le operazioni di sbarco da navi che operano ai pontili attraverso bettolina/galleggiante devono essere autorizzate dalla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -, sentito il Concessionario della struttura portuale previa verifica della seguente documentazione:
 - a. istanza alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - da parte del Comandante della nave ovvero dell'Agenzia raccomandataria intesa ad ottenere l'autorizzazione ad effettuare lo sbarco dei suddetti prodotti, con l'indicazione della Società incaricata come da allegato 21
 - b. relativa istanza alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - da parte della Società incaricata di eseguire il ritiro dei suddetti prodotti come da allegato 22;
 - c. certificato di "non pericolosità" rilasciato dal Consulente chimico di porto, attestante che le casse/cisterne, ove sono contenuti i prodotti da sbarcare,



siano liberi da vapori infiammabili e che gli stessi prodotti presentino punto di infiammabilità superiore a 60° C.

3. Le bettoline/ galleggianti impiegate nello svolgimento delle operazioni di conferimento devono essere protette da parabordi adeguati, in numero sufficiente ed atti a prevenire il contatto con la murata della nave che conferisce.
4. Ove il servizio avvenga con idoneo galleggiante, lo stesso deve essere continuamente assistito dall'unità rimorchiante abilitato a svolgere servizio di rimorchio trasporto, in grado di allontanarlo in ogni evenienza. Durante la permanenza sotto bordo della bettolina devono:
 - a. essere mantenuti pronti i mezzi antincendio presenti a bordo della stessa. Analoga precauzione deve essere adottata a bordo del galleggiante e dell'unità di rimorchio in assistenza;
 - b. le manichette impiegate per effettuare le operazioni di sbarco cui trattasi devono essere idonee allo scopo;
 - c. le operazioni di sbarco devono essere effettuate, senza alcuna interruzione, di giorno, di notte, e nei giorni feriali e festivi;
 - d. il Comando di bordo della bettolina/ unità rimorchiante il galleggiante deve mantenere l'ascolto sul canale radio VHF 10 per l'intera durata delle operazioni.
5. Durante l'affiancamento e la sosta della bettolina/galleggiante non devono essere in corso le seguenti operazioni:
 - a. misurazioni e campionamenti di cisterne contenenti prodotti aventi punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60° C;
 - b. imbarco di prodotti aventi punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C;
 - c. scarica di prodotti con punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C per quelle navi sprovviste di impianto di gas inerte; nel caso la nave sia dotata di impianto di gas inerte, lo sbarco di prodotti infiammabili può essere autorizzato dalla Sezione Tecnica – Distaccamento Miltedo - dietro presentazione di una dichiarazione firmata dal Comandante della nave attestante l'inertizzazione delle cisterne del carico ed il perfetto funzionamento del relativo impianto;
 - d. lavaggio delle cisterne del carico con crudo (C.O.W.);
 - e. zavorramento di cisterne che abbiano contenuto prodotti con punto di infiammabilità inferiore od uguale a 60°C.
6. E' fatto obbligo al Comando di bordo ed a quello della bettolina di informare immediatamente la Sezione Tecnica – Distaccamento Miltedo - ed il Responsabile di turno in caso di qualsiasi anomalia che dovesse verificarsi nel corso delle operazioni di conferimento.
7. Gli orari di inizio e termine operazioni devono essere comunicati alla Sezione Tecnica – Distaccamento Miltedo -, al Responsabile di turno, da parte dei Comandi nave interessati.

Articolo 34

Operazioni di lavaggio cisterne che hanno contenuto prodotti chimici

1. I Comandanti delle navi chimichiere che devono effettuare il lavaggio delle cisterne del carico chiedono l'autorizzazione ad eseguire le operazioni di prelavaggio delle cisterne del carico che abbiano contenuto prodotti di cui alla

categoria X, Y e Z dell'Allegato II alla Convenzione Marpol 73/78 e successivi emendamenti, 24 ore prima dell'arrivo in porto, indicando il tipo di prodotto che ha contenuto la cisterna, il punto di infiammabilità, la categoria e le cisterne interessate. Le operazioni di lavaggio possono essere svolte in porto al termine delle operazioni commerciali.

2. La Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo- rilascia l'autorizzazione al lavaggio dopo aver sentito il Concessionario della struttura portuale ed acquisito il parere favorevole del Consulente chimico di porto espresso con il certificato di non pericolosità e comunque nel rispetto delle seguenti condizioni:
 - a. le operazioni devono essere condotte in conformità a quanto previsto dal *Procedures and Arrangements Manual* approvato dall'Amministrazione di bandiera della nave e previsto dall'Allegato II alla *Convenzione Marpol 73/78* e successivi emendamenti;
 - b. la nave deve essere dotata di un impianto di intertizzazione previsto dal precedente articolo 25 e dell'impianto fisso di lavaggio all'interno delle cisterne;
 - c. l'impianto di gas inerte deve essere in grado di mantenere nelle cisterne, per tutta la durata del lavaggio, un contenuto di ossigeno non superiore al 5% in volume ed una pressione sempre positiva. Tale obbligo non è necessario in caso il prodotto residuo nella cisterna, da sottoporre a lavaggio o a prelavaggio, non sia di natura infiammabile ovvero abbia un punto di infiammabilità superiore a 60°C e l'atmosfera all'interno della cisterna sia in condizione di *gas free*.
 - d. l'autorizzazione deve essere timbrata e firmata per ricevuta e presa visione dal Comando nave.
 - e. il Comando nave deve comunicare sul canale radio VHF 10, l'inizio e la fine delle operazioni di lavaggio alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - ed al Responsabile di turno;
 - f. il Comando nave deve fermare immediatamente le operazioni di lavaggio qualora dovessero venire meno le condizioni di sicurezza previste per lo svolgimento delle stesse;
 - g. durante le operazioni di lavaggio la nave deve obbligatoriamente avere a bordo una Guardia ai Fuochi.
3. E' fatta salva la facoltà della Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - di ordinare la sospensione delle operazioni di lavaggio qualora dovesse riscontrare, nel corso di ispezioni a bordo, anomalie di qualsiasi genere che possano pregiudicare le previste condizioni di sicurezza.

In particolare, per i prodotti di cui alla Categoria X:

- a. se le cisterne sottoposte a prelavaggio hanno contenuto sostanze appartenenti alla "Categoria X" di cui all'Annesso II alla Marpol 73/78, il Consulente chimico di porto dovrà accertare anche la concentrazione residua di detta sostanza nelle acque di prelavaggio attraverso idonee analisi chimiche. Il prelavaggio potrà essere interrotto solo quando il Consulente chimico di porto avrà rilevato una concentrazione residua di prodotto, nelle acque di prelavaggio, inferiore allo 0,1% in peso. Una volta



raggiunto detto livello di concentrazione, le rimanenti acque di lavaggio devono essere scaricate a terra fino a che le cisterne siano vuote. Ultimate le operazioni, il Consulente chimico di porto, in qualità di *“Competent Person”*, dovrà compilare e sottoscrivere il *Cargo Record Book* dando conto delle operazioni condotte;

- b. qualora il Comandante della nave dichiari di non voler effettuare il prelavaggio perché:
- caricherà lo stesso prodotto od un carico compatibile e la cisterna non verrà lavata o zavorrata prima della nuova carica;
 - ovvero, la cisterna non sarà né lavata né zavorrata una volta in mare ed, in tal caso, le operazioni di prelavaggio verranno effettuate in un porto diverso da quello di Genova (previa produzione scritta della disponibilità di una port reception facility adeguata a tale scopo nel porto prescelto);
 - ovvero, i residui del carico saranno rimossi attraverso una delle procedure di ventilazione previste dall'Amministrazione di bandiera della nave.
4. Il Consulente chimico di porto, in qualità di *Competent Person* ai sensi dell'Allegato II alla Convenzione Marpol 73/78 e successivi emendamenti dovrà sottoscrivere il *Cargo Record Book* dando conto di quanto sopra.

Capitolo IX

Norme per il recupero dei vapori del carico e la movimentazione di carichi particolari

Articolo 35

Operazioni commerciali con l'uso del V.R.U. (Vapor Recovery Unit)

1. Le navi cisterna che intendono imbarcare prodotti volatili quali benzine, *virgin nafta*, *CLN* e similari presso le strutture di porto petroli devono essere dotate di almeno una linea per il recupero dei vapori del carico.
2. I Comandi nave devono, in tal senso, fornire al Concessionario della struttura portuale l'elenco degli ultimi tre carichi trasportati affinché sia possibile verificarne la compatibilità con gli impianti di recupero presenti.
3. Gli equipaggiamenti e le sistemazioni di bordo e di terra che fanno parte del sistema di controllo delle emissioni di vapori del carico devono comunque essere in conformità a quanto previsto dalla MSC/ Circ. 585 *“Standards for vapour emission control systems”*.
4. Il Concessionario della struttura portuale, in tal senso, deve sempre garantire il corretto funzionamento degli impianti di recupero dei vapori adottando tutte le prescrizioni indicate nell'autorizzazione della Provincia di Genova.

Articolo 36

Movimentazione di greggio e derivati con contenuto di idrogeno solforato- H_2S .

1. E' fatto obbligo al Comandante della nave cisterna che intende operare all'interno di porto petroli di dichiarare alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo - ed al Concessionario della struttura portuale, prima dell'arrivo in porto, al momento della presentazione della *checklist* di cui all'articolo 18, punto 6, i dati relativi alla presenza di idrogeno solforato- H_2S (espresso in *ppm-V*) nel carico trasportato così come rilevato nel *vapour space* delle cisterne, nel locale pompe carico ed in coperta allegando la scheda di sicurezza del prodotto trasportato.
2. Il Consulente chimico di porto si reca, inoltre, al momento dell'arrivo in porto e prima dell'inizio delle operazioni commerciali a bordo delle navi cisterna di cui sopra al fine di certificare i valori così dichiarati.
3. L'esito dell'accertamento è comunicato alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -, al Concessionario della struttura portuale ed al Comando nave attraverso il rilascio di apposita certificazione.
4. Tutto il personale della nave che è impiegato nelle operazioni di movimentazione del carico deve seguire le procedure previste dal proprio *Safety Management System* predisposte ai sensi del Codice ISM ed essere, comunque, munito di rilevatori di H_2S dotati di un preallarme di avvertimento ed un allarme reimpostabile la cui soglia non potrà essere fissata al di sopra di un valore *TLV-TWA* pari a 5 *ppm* per volume d'aria.
5. Il personale impiegato in coperta per la vigilanza delle operazioni commerciali deve, inoltre, essere dotato di maschere antigas pronte all'uso ed, in prossimità dei *manifold*, devono essere resi disponibili almeno tre autorespiratori pronti all'uso forniti dal bordo.
6. E' altresì fatto obbligo al Comando nave di effettuare un monitoraggio regolare per la rilevazione di eventuale presenza di concentrazione di H_2S nelle zone della nave a rischio di perdite di vapori, nonché nei locali di vita dell'equipaggio, in coperta e nel locale pompe. Di tale monitoraggio deve essere mantenuta idonea registrazione.
7. Devono essere, in tal senso, operativi sistemi di ventilazione atti a prevenire l'ingresso del gas nei locali alloggi e in sala macchina.
8. Qualora, durante detto monitoraggio, si dovessero riscontrare concentrazioni di H_2S uguali o superiori *TLV-TWA* pari a 5 *ppm* per volume d'aria, in più punti e con continuità, il Comando nave procederà a:
 - a. Interrompere le operazioni commerciali previa comunicazione alla Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -, al Responsabile di turno ed al servizio *booster*;
 - b. fornire maschere per vapori acidi a tutto l'equipaggio.
9. E', altresì, fatto assoluto divieto di effettuare operazioni di *purging* in cisterne che hanno contenuto carichi che possono generare H_2S .
10. Chiunque sia autorizzato dal Comando nave ad eseguire attività lavorative/ispettive a bordo, oltre ad uniformarsi alle procedure del bordo stesso, deve portare sempre con sé il proprio rilevatore personale o essere accompagnato da personale di bordo dotato di rilevatore.



11. Il personale impiegato nelle operazioni di apertura e chiusura delle flange dei *manifolds* dedicati alle operazioni di carica e/o scarica deve, oltre al rilevatore di cui sopra, essere controllato a distanza da un componente dell'equipaggio pronto ad intervenire, in caso di emergenza, con autorespiratore. Durante tali operazioni non è consentito il transito in coperta alle persone non direttamente interessate allo svolgimento delle stesse.
12. Per il solo transito in coperta è accettabile, e sostituisce quanto sopra, essere accompagnati da personale di bordo dotato di rilevatore di H₂S.
13. Il Comando di bordo è tenuto, altresì, ad informare tutto il personale di terra che si reca a bordo circa gli effetti ed i potenziali pericoli derivanti dall'inalazione di idrogeno solforato tramite l'apposizione di cartelli di segnalazione e di pericolo in banchina, in posizione ben visibile, in prossimità dello scalandrone di accesso alla nave.
14. E' fatta salva la facoltà della Sezione Tecnica – Distaccamento Multedo -, qualora si dovesse rilevare una concentrazione di H₂S superiore a 5 ppm in atmosfera, in più punti e con continuità, di richiedere l'intervento del Consulente chimico di porto e definire procedure supplementari.

CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA

COMUNICAZIONE DI ACCOSTO

Provisione da Agenzia:		N. Domanda:		Dati:	
<i>Tipo Nave</i>	<i>Nome Nave</i>	<i>Nominativo Intermediante</i>	<i>Numero I.M.O.</i>	<i>Bandiera</i>	
<i>T.S.L.</i>	<i>Lunghezza</i>	<i>Larghezza</i>	<i>Altezza di massima ingombro aereo</i>	<i>Pescaggio aereo</i> <i>Prua Metri</i> <i>Poppa Metri</i>	<i>Pescaggio portuale</i> <i>Prua Metri</i> <i>Poppa Metri</i>
<i>Previsto Arrivo (Data e ora)</i>	<i>Previsto Partenza (Data e ora)</i>	<i>Provenienza (Porto e Stato)</i>		<i>Destinazione</i>	
<i>Agenzia (caricatore e recapito telefonico)</i>		<i>Armatore/Operatore Nave</i>		<i>Terminal o accosto richiesto</i>	
<i>Carica</i>	<i>Merce</i>	<i>Magazzini</i>	<i>Contenitori</i>	<i>Fase</i>	<i>Dati movimento</i>
<i>Merce in transito</i>					
<i>Merce da sbarcare</i>					
<i>Merce da sbarcare sopra coperta</i>					<i>Timbro, eventuale bollo e protocollo</i>
<i>Merce da imbarcare</i>					
<i>Merce pericolosa</i>					
<i>M.P. da sbarcare</i>					
<i>M.P. da sbarcare sopra coperta</i>					
<i>Aggiornamento data / ora arrivo</i>	<i>Omnaggio assegnato</i>				<i>Armatore o agente (timbro e firma)</i>
<i>NOTE</i>					
<i>Note Agenzia</i>	<i>Note Terminalista</i>	<i>Note Capitaneria</i>			
					<i>Data approvazione</i>



NOTIFICATION					
TYPE					
ID XML					
XML DATE/TIME (LOCAL)					
VESSEL					
VESSEL NAME					
CALL SIGN					
IMO NUMBER					
MSSI NUMBER					
VOYAGE					
ETA					
ETD					
NEXT PORT OF CALL					
PERSONS ON BOARD					
INF SHIP CLASS					
DPG					
Technical Name	UnN	IMO	UnitM	Quantity	Net/Gross

LOCAL COMPETENT AUTHORITY	
NAME	GENOVA
E-MAIL	tecnica.cpdenova@mit.gov.it ; as.cpdenova@mit.gov.it ; so.cpdenova@mit.gov.it

SHIPPING AGENCY	
NAME	
ADDRESS	
CITY	
TEL	
FAX	
E-MAIL	



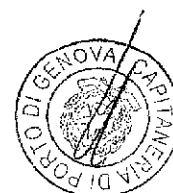
Name of vessel:	Owner:	Year built:	Flag	Port of registry:	Gross tonnage:	Length overall:
IMO identification number	Call Sign:	Classification society:	Agent:	Draught Aft:	Draught Forward:	Beam:
Class notation:	Hull:	Propulsion machinery:				

Volume/mass of dangerous or pollution cargoes on board:

Are the following, where applicable, all in good order?	Yes	No	N/A
Burners, tubes, uptakes, exhaust manifolds and spark arrestors (if fitted)			
Boiler tubes should be soot blown prior to arrival and after departure from a port.			
Is the vessel free of inherent intact stability problems?			
Is the condition of scupper plugs satisfactory and are scuppers effectively plugged. Note: Scuppers on gas carriers will only be required to be plugged when bunkering or if carrying a MARPOL Annex 1 cargo.			
Are means readily available for dealing with small oil spills?			
Are cargo system sea and overboard valves suitably lashed, locked or blanked			
If cargo sea suction valves are fitted, are adequate pollution prevention measures in place?			
If cargo sea suction valves are fitted, are valve-testing arrangements provided, are they in good order and regularly monitored for leakage?			
Are manifold spill containers empty and are the drainage arrangements satisfactory?			
Are procedures in place for the testing of bridge equipment before arrival and departure?			
Do all personnel maintain hours of rest records and are the hours of rest in compliance with ILO or STCW requirements?			
Are mooring winches in good order?			
Are windlasses, anchors, locking bars and cables in good order and operating effectively?			
Are the anchors cleared and ready for immediate use during port entry?			
Do all mooring ropes and where fitted, mooring wire tails, meet OCIMF guidelines?			
Is there any mooring equipment limitation?			
If the vessel is handling volatile or toxic cargoes, is it operating in a closed condition?			
Is the vessel fitted with an inert gas system?			
Is the inert gas system including instrumentation, alarms, trips and pressure and oxygen recorders, in good order?			
Is the oxygen content of the inert gas delivery at or below the permitted maximum?			
Are the following, where applicable, all in good order?	Yes	No	N/A
Main and auxiliary engines			
Emergency diesel generator set in automatic mode			
Auxiliary steering gear			
Fixed fire-extinguishing system			
Navigational equipment			
Manoeuvring characteristics available			
First radar installation			
Second radar installation			
Gyro compass			
Standard magnetic compass			
Automatic identification system/ Voyage data recorder			
Echo-sounding device			
Equipment for measuring speed and distance (log)			
Speed through the water			
Speed over ground			
Radio equipment			
GMDSS radio installation			
GMDSS portable radio for life-saving appliances			

The undersigned, Master of the M/v _____, declares under his own responsibility that what here above reported is true in all respect and he is aware of the legal consequences as provided for in the Italian law also in case of false declaration

Master



INCIDENT REPORT

Vessel Identification	
IMO Number:	Port of Registry:
MMSI Number:	Flag:
Call Sign:	Ship Name:
Voyage Information	
Port of Call:	Next Port, if known:
ATA to Port of Call:	ETA to Next Port, if known:
ATD from Port of Call:	
Notifying Authority	
Name and co-ordinates of reporting pilot station, Port Authority or body (from which detailed information may be obtained)	
Time when the anomalies were identified:	
Description of anomalies (brief):	
.....	
.....	
.....	
Authorities Notified	
☐ Next Port:	☐ Other Authorities:
☐ Member States and Flag state:	



Description of the anomalies:

[The following is a non-exhaustive list of possible anomalies]

- ☐ Unsafe pilot ladder
- ☐ Poor hygienic conditions on board
- ☐ Missing or damaged accident prevention measures
- ☐ Evidence signs of fatigue
- ☐ Lack of familiarity with bridge operation
- ☐ Lack of communication among crew members
- ☐ Unsafe means of access Shore-Ship
- ☐ Unsafe means of access deck – Hold/Tank, etc
- ☐ Inoperative navigational equipment
- ☐ Inoperative radio equipment
- ☐ Inoperative AIS
- ☐ Insufficient navigation bridge visibility
- ☐ Inadequate mooring arrangements
- ☐ Overloading
- ☐ Damaged structural features
- ☐ Hull damage impairing seaworthiness
- ☐ Damaged hold and tanks
- ☐ Damaged hatch covers
- ☐ Inoperative steering gear
- ☐ Malfunctioning machinery controls
- ☐ Insufficient propulsion power
- ☐ Suspected oil or hazardous substance spill or leakage
- ☐ Other (specify)

**A CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA**

Il sottoscritto _____ in qualità di _____ dell'Agenzia
raccomandataria _____ (con sede in _____ via
_____ tel. _____ fax _____ e-mail _____)
per conto della nave _____, IMO _____, Bandiera
_____, GT _____, LOA _____, lunghezze di
catena _____;

CHIEDE

l'autorizzazione alla sosta della nave in parola nella rada di Genova dalle ore _____
del _____ alle ore _____ del _____ nel punto di fonda assegnato da
codesta Capitaneria di porto.

DICHIARA

- a) La nave è degassificata/inertizzata secondo la normativa vigente in ordine alle incombenze previste per la propria stazza/portata/anno di costruzione ed in conformità alla documentazione di sicurezza e che tale condizione sarà mantenuta durante tutto il periodo di sosta;
- b) Sarà osservato l'assoluto divieto di effettuare lavori con uso di fiamma, con fonti termiche o lavori in genere che possano pregiudicare la sicurezza della nave;
- c) La nave è in possesso di tutti i certificati – in regolare corso di validità – ed è conforme alle norme previste dagli strumenti nazionali, comunitari ed internazionali in materia di sicurezza della navigazione, prevenzione dell'inquinamento marino e copertura assicurativa. In particolare:
 - 1) il cavo del dispositivo del rimorchio di emergenza è correttamente armato e posizionato;
 - 2) le dotazioni fisse e mobile antincendio sono approntate per l'uso immediato;
 - 3) il piano antincendio della nave è collocato presso gli accessi alla nave nella pronta disponibilità;
 - 4) la macchina è mantenuta in stato di prontezza;
 - 5) l'equipaggio presente a bordo è sempre sufficiente a coprire il ruolo di emergenza;
 - 6) le disposizioni relative all'uso di telefoni, telefoni cellulari e cerca-persone sono rispettate;
 - 7) le torce portatili e le radio portatili VHF/UHF sono di tipo approvato ed antideflagrante;
 - 8) le antenne radio di bordo hanno gli appropriati collegamenti a massa;
 - 9) i rilevatori di pressione per l'impianto di inertizzazione del carico e per la verifica del tenore di ossigeno in cisterna sono funzionanti;
 - 10) le cisterne inertizzate hanno una pressione positiva con un contenuto di ossigeno al loro interno non superiore al 5%;
 - 11) l'impianto fisso del gas inerte, in tutte le sue componenti e sicurezze, in macchina ed in coperta, è funzionante;
 - 12) gli analizzatori di ossigeno fissi e portatili sono calibrati e funzionano correttamente;
 - 13) tutte le valvole delle singole cisterne per il gas inerte sono tarate e bloccate;



14) sono disponibili a bordo le *Material Safety Data Sheet (MSDS)* dei prodotti facenti parte del carico e la certificazione del produttore contenente i dati degli eventuali agenti stabilizzanti.

Genova,

In fede.



**CAPITANERIA DI PORTO GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

A COMANDO

M/c _____

Si informa che nel Porto Petroli di Multedo è VIETATA l'emissione in atmosfera di fumi, odori o rumori che non siano dovuti alla normale operatività della nave e superino i limiti previsti dalla normativa vigente per singola materia.

Si richiama, pertanto, l'attenzione della S.V. sulla necessità di porre in essere ogni forma di accorgimento sull'apparato motore principale e sui gruppi ausiliari ovvero qualsiasi altra apparecchiatura di bordo capace di emettere fumi, odori o rumori molesti per la cittadinanza con l'avvertenza che la violazione della predetta disposizione può costituire oggetto di segnalazione all'Autorità Giudiziaria competente, ai sensi degli artt. 674 e 659 C P. e dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

d'ordine



**A CAPITANERIA DI PORTO GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

Il sottoscritto _____ in qualità di _____ dell'Agenzia
raccomandataria _____ (con sede in _____ via
_____ tel. _____ fax _____ e-mail _____) della
nave _____, IMO _____, Bandiera _____,
GT _____, all'ormeggio al pontile _____ del porto petroli;

CHIEDE

in deroga all'art. 7 punto 1 del Regolamento di Sicurezza, l'utilizzo della gru centrale per compiere
l'imbarco/sbarco di _____ per le seguenti motivazioni:

Dichiaro che le suddette provviste/ dotazioni saranno imbragate secondo la buona pratica
marinaresca da parte dell'equipaggio di bordo e che ne sarà evitato il diretto contatto con la coperta
della nave al momento del trasbordo.

Genova,

In fede.

**CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

VISTO, NON/ SI AUTORIZZA

Le operazioni di imbarco/ sbarco delle provviste/ dotazioni suddette nel rispetto delle seguenti
condizioni aggiuntive:

Genova,

d'ordine



**A CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

Il sottoscritto _____ in qualità di _____ a
nome e per conto del Concessionario, al fine di permettere l'ormeggio della motocisterna
_____, bandiera _____, IMO _____, GT _____
presso il pontile _____ della propria struttura prevista arrivare il _____ alle ore
_____ dichiara quanto segue:

1. l'organizzazione di sicurezza antincendio e di tutela delle acque del bacino portuale dall'inquinamento è stata verificata ed è pronta ed efficiente per accogliere la nave in parola;
2. gli apprestamenti di protezione e prevenzione di cui ai piani di sicurezza del terminal sono efficienti e pronti per l'impiego;
3. che la nave compierà operazioni di caricazione/discarica di M/t _____ di _____;
4. che si è valutata la scheda di sicurezza del/i prodotti da caricare/scaricare per i rischi che possono presentare.

Genova,

In fede.



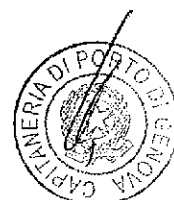
A PORTO PETROLI DI GENOVA MULTEDO
**CAPITANERIA DI PORTO GENOVA
SEZIONE TECNICA-DISTACCAMENTO MULTEDO**
CREW TRAINING AND CERTIFICATION

I, the undersigned _____ Master of M/T _____,
IMO _____, FLAG _____, GT _____, do certify that the following crew
members having immediate responsibility on cargo handling operations are qualified and certified
proficient as per STCW, Regulation V/I and V/II as shown below:

1) Master	2) Ch. Eng.	3) Ch. Mate
Name:	Name:	Name:
Surname:	Surname:	Surname:
Cert. N°	Cert. N°: issued on	Cert. N°: issued on
Issued on: exp:	Issued on: exp:	Issued on: exp:
4) 1st Ass. Eng.	5) Others	6) Others
Name:	Name:	Name:
Surname:	Surname:	Surname:
Cert. N°: issued on	Cert. N°: issued on	Cert. N°: issued on
Issued on: exp:	Issued on: exp:	Issued on: exp:

Furthermore, I do certify that officers and ratings, assigned to specific duties and responsibilities related to cargo or cargo equipments, having completed the mandatory shore-based fire-fighting course, required by STCW reg. V/I and V/2, are below indicated:

1) Rank	2) Rank	3) Rank
Name:	Name:	Name:
Surname:	Surname:	Surname:
Cert. N°: issued on	Cert. N°: issued on	Cert. N°: issued on
by:	by	by:
4) Rank	5) Rank	6) Rank
Name:	Name:	Name:
Surname:	Surname:	Surname:
Cert. N°: issued on	Cert. N°: issued on	Cert. N°: issued on
by:	by:	by:

Genova,
THE MASTER


CARGO AND VESSEL INFORMATION			
VESSEL NAME			
FLAG			
CALL SIGN			
LAST PORT			
NEXT PORT			
NT/ GT			
SUMMER DWT	DRAFT	F-B	
MIN DWT ALLOWED	CORR. DRAFT	LOA	
MAX TRIM			
DISTANCES			
KEEL-MANIFOLD	MANIFOLD STEM	BREADTH	
CLC ISSUED ON	EXP		
IOPP CERTIFICATE ISSUED ON	EXP	ANNUAL	
DRAFT UPON ARRIVAL - FORE	AFT		
DRAFT UPON DEPARTURE- FORE	AFT		
ARRIVAL/ AT ANCHOR			
ENTERED	BERTH	ALL FAST	
TUGS	PILOT		
AGENCY	CONTACT POINTS		
OPERATIONS- DISCHARGE		LOADING	
TRANSIT			
RECEIVER/SHIPPER			
CARGO	GRADE	B/L TONS	
BALLAST SBT	DIRTY/BALLAST		
REQUIREMENTS- FRESH WATER		BUNKER	
SUPPLIES/PROVISIONS- Y/N	BY BARGE	BY TRUCK	
COW - YES/NO TANKS NO.			
ETD			
REMARKS			

Genova,

THE MASTER



COMUNICAZIONI NAVE-TERRA
SHIP-SHORE COMMUNICATIONS

	Canale VHF <i>VHF Channel</i>	Telefono <i>Telephone</i>
CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA	10	(010 861) 5680
<i>GENOA HARBOUR OFFICE</i>	10	(010 861) 5624
PORTO PETROLI DI GENOVA S.p.A.	10	(010 861) 5595
Responsabile Operazioni		emergenza / <i>emergency</i> (010 861) 5668
<i>Terminal Representative</i>		331 2139357
Assistente	10	(010 861) 5692
<i>Assistant</i>		
Piloti		
<i>Pilots</i>	10	(010 861) 5628
Rimorchiatori		
<i>Tugs</i>	10	(010 861) 5696
STAZIONI POMPAGGIO		
<i>BOOSTER STATIONS</i>		
Sigemi	10	(010 861) 5669
Iplom	10	(010 861) 5678
ENI R&M	10	(010 861) 5663
Carmagnani	10	(010 861) 60061
Superba	10	(010 861) 5671
Weather Report	10	//



LISTA DI CONTROLLO DI SICUREZZA NAVE/TERMINALE SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST

CODICI DELLE VOCI

La presenza delle lettere A, P o R nella colonna "Codice" indica quanto segue:

A - ("Accordo"). Indica un accordo o una procedura che dovrebbe essere indicata nella colonna "Annotazioni" dell'elenco di controllo (check-list) o comunicata in altra forma accettata da entrambe le parti.

P - ("Permesso"). In caso di risposta negativa alle dichiarazioni contraddistinte dal codice **P**, le operazioni non potranno essere svolte senza il permesso scritto dell'autorità competente.

R - ("Ricontrollo"). Indica voci che dovranno essere ricontrollate ad intervalli prestabiliti, concordati tra le parti ed indicati nella dichiarazione.

La dichiarazione congiunta non dovrebbe essere firmata finché entrambe le parti non hanno verificato e accettato le rispettive obbligazioni e responsabilità.

CODE FOR ITEMS

The presence of the letters **A**, **P**, or **R** in the column entitled "Code" indicates the following:

A - ("Agreement"). This indicates an agreement or procedure that should be identified in the "Remarks" column of the Check-list or communicated in some other mutually acceptable form.

P - ("Permission"). In the case of a negative answer to the statements coded **P**, operations should not be conducted without the written permission from the appropriate authority.

R - ("Re-check"). This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.

The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities.



GUIDA INTERNAZIONALE SULLA SICUREZZA PER PETROLIERE E TERMINAL PETROLIFERI
INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS

26.3.3 La lista di controllo di sicurezza Nave/Terminale - *The Ship/Shore Safety Check-List*

Nome della Nave
Ship's Name _____

Ormeggio
Berth _____

Porto
Port _____

Data d'Arrivo
Date of Arrival _____

Ora d'Arrivo
Time of Arrival _____

Parte "A" - Liquidi alla rinfusa - Controlli

Part "A" - Bulk Liquid General - Physical Checks

Liquidi alla rinfusa <i>Bulk Liquid - General</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminal <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
1 Esiste un passaggio sicuro tra la nave e il pontile <i>There is safe access between the ship and shore</i>			R	Scala reale + rete <i>Ship's gangway + safety net</i>
2 La nave è ormeggiata in sicurezza <i>The ship is securely moored</i>			R	
3 Il sistema di comunicazione concordato nave/terminale è operativo <i>The agreed ship/shore communication system is operative</i>			A R	Sistema: VHF canale 10 Sistema di supporto: Tel. 010/8615668 <i>System: VHF ch. 10 Backup System: Tel. 010/8615668</i>
4 I cavi di rimorchio d'emergenza sono posizionati correttamente <i>Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned</i>			R	PR & Pp 1 mt. dall'acqua <i>FW & AFT 1 mtr above water</i>
5 Le manichette e i dispositivi antincendio di bordo sono in posizione e pronti per un uso immediato <i>The ship's fire hoses and fire-fighting equipment are positioned and ready for immediate use</i>			R	
6 I dispositivi antincendio del terminal sono in posizione e pronti per un uso immediato <i>The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use</i>			R	
7 Le tubazioni, le condotte e i collettori della nave per il carico e il bunker sono in buone condizioni, rizzati correttamente e adeguati alle operazioni previste <i>The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended</i>				
8 Le tubazioni ed i bracci del terminal per il carico e il bunker sono in buone condizioni, rizzati correttamente e adeguati alle operazioni previste <i>The terminal's cargo and bunker hoses or arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended</i>				
9 Il sistema di trasferimento del carico è sufficientemente isolato e svuotato per permettere di rimuovere in sicurezza le flange cieche prima del collegamento <i>The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection</i>				

GUIDA INTERNAZIONALE SULLA SICUREZZA PER PETROLIERE E TERMINAL PETROLIFERI
INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS

Liquidi alla rinfusa Bulk Liquid - General	Nave Ship	Terminale Terminal	Codice Code	Annotazioni Remarks
10 Gli ombrinali e i pozzetti di raccolta di bordo sono chiusi efficacemente e le ghiotte sono in posizione e vuote <i>Scuppers and save-alls on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty</i>			R	
11 I tappi degli ombrinali rimossi temporaneamente dovranno essere controllati di continuo <i>Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored</i>			R	
12 I dispositivi di contenimento degli sversamenti e i pozzetti a terra sono gestiti correttamente <i>Shore spill containment and sumps are correctly managed</i>			R	
13 Le linee per il carico e il bunker di bordo non utilizzate sono state adeguatamente messe in sicurezza con flange cieche totalmente imbullonate <i>The ship's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted</i>				
14 Le linee per il carico e il bunker del terminal non utilizzate sono state adeguatamente messe in sicurezza con flange cieche totalmente imbullonate <i>The terminal's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted</i>				
15 Tutti i portellini delle cisterne del carico, della zavorra e del bunker sono chiusi <i>All cargo, ballast and bunker tank lids are closed</i>				
16 Le valvole di presa e scarico a mare, se non utilizzate, sono chiuse e messe in sicurezza in modo visibile <i>Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured</i>				
17 Tutte le porte, i portelloni e le finestre esterne negli spazi destinati ad alloggio, depositi e macchinari sono chiusi. Le prese d'aria della sala macchine possono essere aperte <i>All external doors, ports and Windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open</i>			R	
18 I piani di emergenza antincendio della nave sono posizionati all'esterno <i>The ship's emergency fire control plans are located externally</i>				Località: Location: lista equipaggio / crew list piano di carico / stowage cargo plan

GESTIONE DELLA SIC UR EZZA/SAFETY MANAGEMENT

Se la nave è dotata, o è richiesto che venga dotata, di un sistema di gas inerte (IGS), si devono controllare fisicamente i seguenti punti:

If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an inert gas system (IGS), the following points should be physically checked:

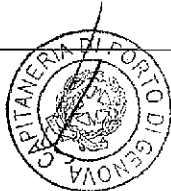
Sistema di Gas Inerte <i>Inert Gas System</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
191 rilevatori fissi della pressione del sistema di gas inerte e del contenuto di ossigeno sono in funzione <i>Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working</i>			R	
20 L'atmosfera in tutte le cisterne del carico è a pressione positiva con contenuto d'ossigeno pari o inferiore a 8% in volume <i>All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume</i>			P R	Per l'esecuzione di operazioni di lavaggio COW il contenuto di ossigeno richiesto è inferiore al 5% in volume <i>To perform cow ops oxygen content required of 5% less by volume</i>

Parte "B" - Rinfuse liquide in generale - Verifica verbale

Part "B" - Bulk Liquid General - Verbal Verification

Liquidi alla rinfusa <i>Bulk Liquid - General</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
21 La nave è pronta a muovere col proprio apparato motore <i>The ship is ready to move under its own power</i>			P R	
22 È presente un servizio di guardia efficiente a bordo e un adeguato servizio di controllo delle operazioni sulla nave e nel terminal <i>There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal</i>			R	
23 È presente personale sufficiente a bordo e a terra in grado di affrontare un'emergenza <i>There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency</i>			R	
24 Sono state concordate le procedure per il maneggio del carico, del bunker e della zavorra <i>The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed</i>			A R	
251 segnali d'emergenza e le procedure di arresto d'emergenza da utilizzarsi a bordo e a terra sono state spiegate e comprese <i>The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood</i>			A	Vedi "Norme di sicurezza" <i>See "Port regulations"</i>
26 Le schede tecniche di sicurezza dei materiali (Material Safety Data Sheets) per il trasferimento del carico sono state scambiate nei casi richiesti <i>Material Safety Data Sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested</i>			P R	

GUIDA INTERNAZIONALE SULLA SICUREZZA PER PETROLIERE E TERMINAL PETROLIFERI
INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS

Liquidi alla rinfusa <i>Bulk Liquid - General</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
271 rischi connessi alle sostanze tossiche contenute nel carico che viene manipolato sono stati identificati e compresi <i>The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood</i>				Contenuto di H ₂ S: Contenuto di benzene: H ₂ S Content: Benzene Content:
28 È stata predisposta una presa antincendio da terra internazionale <i>An International Shore Fire Connection has been provided</i>				
29 Verrà utilizzato il sistema concordato di ventilazione delle cisterne <i>The agreed tank venting system will be used</i>			AR	Metodo: Method:
301 requisiti per le operazioni negli spazi chiusi sono stati concordati <i>The requirements for closed operations have been agreed</i>			R	
31 È stata verificata la funzionalità del sistema P/V <i>The operation of the P/V system has been verified</i>				
32 Nel caso in cui venga collegata una linea di ritorno vapori, i parametri operativi sono stati concordati <i>Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed</i>			AR	Vedi "Lista di controllo" See "Check list"
33 Gli eventuali dispositivi di allarme indipendenti di alto livello, se installati, sono operativi e sono stati collaudati <i>Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested</i>			AR	
34 Il collegamento nave/terminal è dotato di dispositivi adeguati per l'isolamento elettrico <i>Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection</i>			AR	
35 Le linee di terra sono dotate di valvola di non ritorno o sono state concordate procedure per evitare il riflusso <i>Shore lines are fitted with a non-return valve, or procedures to avoid back filling have been discussed</i>			PR	
36 Sono stati identificati locali per fumatori e vengono rispettate le disposizioni sul fumo <i>Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed</i>			AR	Locali per fumatori designati: Nominated smoking rooms:
37 Vengono rispettate le norme sulle fiamme libere <i>Naked light regulations are being observed</i>			AR	
38 Vengono rispettate le norme sui collegamenti telefonici nave/terra, sui telefoni cellulari e sui cercapersone <i>Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed</i>			AR	

GUIDA INTERNAZIONALE SULLA SICUREZZA PER PETROLIERE E TERMINAL PETROLIFERI
INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS

Liquidi alla rinfusa <i>Bulk Liquid - General</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
39 Le torce elettriche manuali sono del tipo approvato <i>Hand torches (flashlights) are of an approved type</i>				
401 ricetrasmittitori fissi VHF/UHF e i dispositivi AIS sono sulla modalità di alimentazione corretta o spenti <i>Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off</i>				
411 ricetrasmittitori VHF/UHF portatili sono del tipo approvato <i>Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type</i>				
42 Le antenne radio principali di bordo sono messe a terra e i radar sono spenti <i>The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off</i>				
431 cavi elettrici di collegamento a strumenti elettrici portatili nella zona a rischio sono scollegati dall'alimentazione <i>Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power</i>				
44 Le unità di condizionamento d'aria di tipo a finestra sono scollegate <i>Window type air conditioning units are disconnected</i>				
45 Viene mantenuta una pressione positiva all'interno della zona alloggi e sono state chiuse le prese d'aria del sistema di condizionamento, che possano permettere l'ingresso di vapori sprigionati dal carico <i>Positive pressure is being maintained inside the accommodation, and air conditioning intakes, which may permit the entry of cargo vapours, are closed</i>				
46 Sono state attuate le misure necessarie per garantire una ventilazione meccanica sufficiente nel locale pompe <i>Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pumproom</i>			R	
47 È stata predisposta una via di fuga d'emergenza <i>There is provision for an emergency escape</i>				Lancia di salvataggio / lato mare Scaladrone lato mare <i>Ship's Lifeboat / seaside</i> Or gangway seaside
48 Sono stati concordati i criteri massimi di vento e onda per le operazioni <i>The maximum wind and swell criteria for operations have been agreed</i>			A	Arresto del carico a: 35 KNTS Stop cargo at: 35 KNTS Scollegamento a: 40 KNTS Disconnect at: 40 KNTS Disormeggio a: ordine della Capitaneria di Porto Unberth at: Harbour Office order
49 Ove necessario, sono state concordate procedure di sicurezza tra l'Ufficiale alla Sicurezza della nave e l'Ufficiale della Struttura Portuale <i>Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Officer, if appropriate</i>			A	Livello 1 Level 1

GESTIONE DELLA SICUREZZA/SAFETY MANAGEMENT

Liquidi alla rinfusa <i>Bulk Liquid - General</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
50 Ove necessario, sono state concordate procedure per la ricezione di azoto fornito da terra per inertizzare o per drenare le cisterne della nave o per pulire le linee che portano alla nave. <i>Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship.</i>			A P	Vedi check list addizionale <i>See additional check list (ADDENDUM)</i>

Se la nave è dotata, o è richiesto che venga dotata, di un sistema di gas inerte (IGS), si deve verificare quanto segue:

If the ship is fitted, or required to be fitted, with an inert gas system (IGS) the following statements should be addressed:

Sistema di Gas Inerte <i>Inert Gas System</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
51 Il sistema di gas inerte è perfettamente operativo e in buone condizioni <i>The IGS is fully operational and in good working order</i>			P	
521 sigilli ad acqua in coperta, o dispositivi equivalenti, sono in buone condizioni operative <i>Deck seals, or equivalent, are in good working order</i>			R	
531 livelli dei liquidi nelle valvole P/V sono corretti <i>Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct</i>			R	
54 Gli analizzatori dell'ossigeno fissi e portatili sono stati calibrati e funzionano correttamente <i>The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly</i>			R	
55 Tutte le valvole singole del gas inerte delle cisterne (se installate) sono regolate correttamente e bloccate <i>All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked</i>			R	
56 Tutto il personale addetto alle operazioni di carico è consapevole che, in caso di guasto all'impianto di gas inerte, le operazioni di scarico devono essere interrotte e il terminal deve essere avvertito <i>All personnel in charge of cargo operations are aware that, in the case of failure of the inert gas plant, discharge operations should cease and the terminal be advised</i>				

GUIDA INTERNAZIONALE SULLA SICUREZZA PER PETROLIERE E TERMINAL PETROLIFERI

INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS

Se la nave è dotata di un sistema di lavaggio COW (Crude Oil Washing) e intende procedere al lavaggio, si deve verificare quanto segue:

If the ship is fitted with a Crude Oil Washing (COW) system, and intends to crude oil wash, the following statements should be addressed:

Lavaggio con crudo <i>Crude Oil Washing</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
57 È stata compilata in modo soddisfacente la lista di controllo COW prevista prima dell'arrivo, contenuta nel manuale COW approvato <i>The Pre-Arrival COW check-list, as contained in the approved COW manual, has been satisfactorily completed</i>				
58 Sono disponibili e vengono utilizzate le liste di controllo COW previste prima, durante e dopo il lavaggio, contenute nel manuale COW approvato <i>The COW check-lists for use before, during and after COW, as contained in the approved COW manual, are available and being used</i>			R	

Se la nave prevede di eseguire la pulizia delle cisterne in banchina, si deve verificare quanto segue:

If the ship is planning to tank clean alongside, the following statements should be addressed:

Pulizia delle cisterne <i>Tank Cleaning</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
59 Sono previste operazioni di pulizia delle cisterne durante la permanenza della nave presso le installazioni di terra <i>Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the shore installation</i>	Si/No* Yes/No*	Si/No* Yes/No*		
60 Se "sì", sono state concordate le procedure e i permessi richiesti per la pulizia delle cisterne <i>If "yes", the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed</i>				
61 È stato concesso il permesso per operazioni gas-free <i>Permission has been granted for gas freeing operations</i>	Si/No* Yes/No*	Si/No* Yes/No*		

*Cancellare "Si" o "No" a seconda dei casi

*Delete Yes or No as appropriate

Parte "C" - Rinfuse chimiche liquide - Verifica verbale

Part "C" - Bulk Liquid Chemicals - Verbal Verification

Rinfuse chimiche liquide <i>Bulk Liquid Chemicals</i>	Nave <i>Ship</i>	Terminale <i>Terminal</i>	Codice <i>Code</i>	Annotazioni <i>Remarks</i>
1 Sono disponibili le schede tecniche di sicurezza dei materiali, contenenti i dati necessari per movimentare in sicurezza il carico <i>Material Safety Data Sheets are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo</i>				

GESTIONE DELLA SICUREZZA/SAFETY MANAGEMENT

Liquidi alla rinfusa Bulk Liquid Chemicals	Nave Ship	Terminale Terminal	Codice Code	Annotazioni Remarks
2 È stato fornito un certificato di inibizione del produttore, nei casi previsti <i>A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided</i>			P	Fornito dal caricatore <i>To be supplied by shippers</i>
3 Un numero sufficiente di indumenti e dispositivi di protezione (compresi autorespiratori) sono pronti per un uso immediato e adeguati al prodotto che viene movimentato <i>Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled</i>				
4 Sono state concordate contromisure in caso di contatto fisico accidentale con il carico <i>Countermeasures against accidental personal contact with the cargo have been agreed</i>				
5 La velocità di movimentazione del carico è compatibile con il sistema di blocco automatico d'emergenza, se utilizzato <i>The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use</i>			A	
6 I dispositivi di allarme e di misurazione del carico sono regolati correttamente e in buone condizioni operative <i>Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order</i>				
7 Sono immediatamente disponibili strumenti portatili di rilevazione dei vapori per i prodotti che vengono movimentati <i>Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled</i>				*N/A
8 Sono state scambiate informazioni sui mezzi e sulle procedure antincendio <i>Information on fire-fighting media and procedures has been exchanged</i>				
9 Le tubazioni di trasferimento sono realizzate in materiale adeguato, resistente all'azione dei prodotti che vengono movimentati <i>Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled</i>				
10 La movimentazione del carico viene eseguita con il sistema di condotte installato in modo permanente <i>Cargo handling is being performed with the permanent installed pipeline system</i>			P	
11 Ove necessario sono state concordate procedure per la ricezione di azoto fornito da terra per inertizzare o per drenare le cisterne della nave o per pulire le linee che portano alla nave <i>Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship</i>			AP	Procedure da concordare con i fornitori dell'azoto Vedi "Lista di controllo" <i>Procedures to be agreed with nitrogen suppliers See "Check list"</i>



GESTIONE DELLA SICUREZZA/SAFETY MANAGEMENT

DICHIARAZIONE

I sottoscritti hanno verificato le voci di cui sopra alle Parti A e B, e ove necessario alle Parti C o D, in conformità alle istruzioni e dichiarano che le annotazioni inserite sono corrette.

Abbiamo inoltre programmato l'esecuzione di controlli ripetuti ove necessario e concordato che le voci identificate dal codice "R" nella lista di controllo devono essere ricontrollate ad intervalli non superiori a _____ore.

Se ci dovessero risultare cambiamenti nelle condizioni di qualsiasi voce, ne informeremo immediatamente la controparte.

DECLARATION

We, the undersigned, have checked the above items in Parts A and B, and where appropriate Part C or D, in accordance with the instructions, and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items with code "R" in the Check-List should be re-checked at intervals not exceeding hours.

If to our knowledge the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Per la nave For Ship	Per il terminal For Shore
Nome	Nome
<i>Name</i>	<i>Name</i>
Rank	Posizione o titolo RT
<i>Rank</i>	<i>Position or Title</i>
Firma	Firma
<i>Signature</i>	<i>Signature</i>
Data	Data
<i>Date</i>	<i>Date</i>
Ora	Ora
<i>Time</i>	<i>Time</i>

Registrazione di controlli ripetuti:
Record of repetitive checks:

Data: <i>Date:</i>			
Ora: <i>Time:</i>			
Iniziali per nave: <i>Initials for Ship:</i>			
Iniziali del terminal: <i>Initials for Shore:</i>			

**A CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

Io _____ sottoscritto, Comandante della M/C _____
IMO _____ ormeggiata presso il pontile _____ comunico che le
sottonotate persone (facenti parte e non dell'equipaggio):

- _____ (nome, posizione, società)
- _____ (nome, posizione, società)
- _____ (nome, posizione, società)
- _____ (nome, posizione, società)

devono entrare nei seguenti locali/ spazi chiusi per effettuare:

DICHIARO CHE

- 1) I locali/ spazi da ispezionare sono stati oggetto di ventilazione forzata.
- 2) L'atmosfera all'interno dei locali/ spazi da ispezionare è stata controllata da _____ rilevando la presenza di un tenore di ossigeno idoneo e l'assenza di gas di idrocarburi o comunque nocivi e tossici:
 - ossigeno _____ % vol (21%)
 - gas di idrocarburi _____ % LFL (meno dell' 1%)
 - gas tossici _____ ppm (meno del 50% OEL del gas specifico)
- 3) I locali/ spazi da ispezionare sono stati segregati flangiando le linee che lo attraversano ovvero chiudendo le relative valvole ed isolandoli elettricamente.
- 4) Sono stati previsti frequenti controlli dell'atmosfera all'interno dei locali/ spazi da ispezionare durante la presenza di persone al loro interno ovvero dopo eventuali interruzioni dei lavori.
- 5) I locali/ spazi in parola saranno oggetto di continua ventilazione durante la loro ispezione da parte di persone.
- 6) I locali/ spazi da ispezionare sono adeguatamente illuminati.
- 7) Le dotazioni di soccorso e rianimazione sono resi disponibili e pronti all'uso all'entrata dei locali/spazi da ispezionare.
- 8) Una persona dedicata di guardia è stata designata dal Comando nave nella persona del _____ per assistere le persone all'interno dei locali/spazi oggetto di verifica.
- 9) L'ufficiale di guardia (OOW) è stato informato della necessità di accedere ai locali/spazi in parola.
- 10) E' stato stabilito un sistema di comunicazione tra le persone all'interno dei locali/spazi in parola e la persona di guardia all'entrata unitamente a dei segnali di emergenza.
- 11) Sono state elaborate delle procedure di emergenza ed evacuazione e le stesse sono state comprese sia dal personale che entrerà nei locali sia da quello incarico di assisterlo.
- 12) Tutte le dotazioni di sicurezza e di emergenza sono in stato di efficienza ed idonee all'uso.

Genova,

IL COMANDANTE



**A CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

Il sottoscritto _____ in qualità di _____ dell'Agenzia
raccomandataria _____ (con sede in _____ via
_____ tel. _____ fax _____ e-mail
_____) per conto della nave _____, IMO
_____, Bandiera _____, GT _____

CHIEDE

di poter inertizzare le cisterne _____ destinate alla caricazione/dscarica di
M/t _____ di _____ tramite la stazione *booster* di terra in quanto l'utilizzo
dell'impianto del gas inerte di bordo potrebbe inquinare il carico.

Le operazioni commerciali avranno inizio solo dopo l'eventuale e positiva ispezione delle
cisterne da parte della Società _____.

Genova,

In fede.

**CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

VISTO, NON/ SI AUTORIZZA

nel rispetto delle seguenti condizioni:

Genova,

d'ordine



A CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO

Il sottoscritto, in nome e per conto della Società _____
ricevitore/caricatore della M/C _____, IMO _____
bandiera _____, GT _____, ormeggiata presso il pontile _____ di
porto petroli, dichiara che l'impianto di erogazione di azoto presente nella propria stazione
booster è funzionante, in perfetto stato di manutenzione ed in grado di erogare la quantità
di azoto necessaria ad inertizzare la predetta motocisterna durante le operazioni di
caricazione/ scarica di M/t _____ di _____.
Genova,

In fede.



A CAPITANERIA DI PORTO

SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO

Il sottoscritto, Comandante della M/c _____,
IMO _____, Bandiera _____ GT _____, ormeggiata presso il
pontile _____ di porto petroli, tenuto conto che non è possibile ripristinare la
completa efficienza dell'impianto di inertizzazione di bordo dal momento che
permangono le seguenti deficienze:

CHIEDE

l'autorizzazione a proseguire le operazioni di scarica del carico costituito da M/t
_____ di _____ (come meglio specificato nell'allegato piano
di scarica) con l'adozione delle precauzioni sottoscritte che tengono conto delle
indicazioni fornite dal Manuale di istruzioni dell'impianto di gas inerte della nave:

Genova,

IL COMANDANTE

**CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

VISTA: la suddetta istanza presentata dal Comandante della nave _____;
VISTO: il parere favorevole espresso dal Consulente Chimico di Porto con proprio
fg. _____ in data _____;
VISTO: il parere favorevole espresso dall'Organismo riconosciuto della nave _____
con fg. _____ in data _____;

SI AUTORIZZA

la scarica della nave in parola con l'adozione delle precauzioni sopra descritte e
delle seguenti prescrizioni aggiuntive:

Genova,

d'ordine



MESSAGGIO STANDARD
DA INVIARE ALLA CAPITANERIA DI PORTO - DISTACCAMENTO DI MULTEDO -
DIRETTAMENTE O VIA AGENZIA MARITTIMA 24 ORE PRIMA DELL'ARRIVO
SOLO PER LE NAVI CHE EFFETTUANO OPERAZIONI DI LAVAGGIO DELLE
CISTERNE CON GREGGIO DURANTE LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GREGGIO

AAA NOME DELLA NAVE

BBB PORTATA ALLA MARCA DI BORDO LIBERO ESTIVA

CCC QUALITÀ E QUANTITÀ DEL CARICO DA SCARICARE

DDD QUALITÀ E QUANTITÀ DEL CARICO IN TRANSITO

EEE PESCAGGIO PRODIERO-POPPIERO-CENTRO NAVE

FFF ORA DI ARRIVO STIMATA

GGG OPERAZIONI DI ZAVORRAMENTO CONTEMPORANEAMENTE CON LA DISCARICA OPPURE LA DISCARICA SARÀ SOSPESA _____ ORE PER CONSENTIRE LE OPERAZIONI DI ZAVORRAMENTO

HHH NAVE TECNICAMENTE EFFICIENTE PER LA DISCARICA DEL CARICO E PER EFFETTUARE LE OPERAZIONI DI LAVAGGIO DELLE CISTERNE CON GREGGIO

III IMPIANTO DI GAS INERTE E PER IL C.O.W. CONTROLLATI E RISCONTRATI IN BUONE CONDIZIONI DI EFFICIENZA

JJJ IL COMANDANTE DICHIARA CHE LE CISTERNE DEL CARICO SONO INERTIZZATE E PRESSURIZZATE

KKK IL COMANDANTE DICHIARA CHE LA QUANTITÀ DI OSSIGENO PRESENTE NELLE CISTERNE DURANTE LE OPERAZIONI DI LAVAGGIO CON GREGGIO SARÀ MANTENUTA AL DI SOTTO DEL 5% IN VOLUME

LLL LA NAVE È/NON È EQUIPAGGIATA CON UN SISTEMA DI CHIUSURA ERMETICA PER EFFETTUARE MISURE E CAMPIONAMENTI DEL CARICO

MMM L'ORGANO TECNICO RICONOSCIUTO SCELTO È IL SEGUENTE _____



**A CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

Il sottoscritto, Comandante della M/c _____, IMO _____,
Bandiera _____ GT _____, ormeggiata presso il pontile _____ di
porto petroli;

DICHIARA

1. che entro le 24 ore precedenti l'arrivo della nave sono stati effettuati i controlli previsti dal Manuale Operativo C.O.W. con esito positivo;
2. che prima, durante e dopo le operazioni di lavaggio saranno seguite le disposizioni del suddetto manuale. Il lavaggio con il greggio sarà effettuato come da allegati piani di scarica e lavaggio concordati con il Responsabile di turno del Terminal;
3. che il personale incaricato di effettuare le operazioni di lavaggio è il seguente:

- Nome, grado, certificato _____ scadenza _____;
- Nome, grado, certificato _____ scadenza _____;
- Nome, grado, certificato _____ scadenza _____.

Genova,

IL COMANDANTE



**CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

- VISTO:** il messaggio in data _____ con il quale il Comandante della nave cisterna _____, IMO _____, bandiera _____, GT _____ chiede l'autorizzazione ad effettuare le operazioni di C.O.W. durante la scarica di M/t _____ di _____ mentre all'ormeggio _____ nel porto petroli di Genova- Multedo;
- VISTO:** la dichiarazione relativa alla corretta effettuazione dei controlli previsti dall'articolo 29 del Regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli di Genova- Multedo;
- VISTO:** la dichiarazione di idoneità all'esecuzione del C.O.W. dell'Organismo Riconosciuto _____ con fg. _____ in data _____;
- VISTO:** il certificato di inertizzazione per crude oil washing del Consulente chimico di porto espresso con fg. _____ in data _____;

AUTORIZZA

Il Comandante della M/C _____ di cui in premessa ad effettuare le operazioni di C.O.W. nel rispetto delle condizioni indicate nei parere espressi da parte dell'Organismo riconosciuto e del Consulente chimico di porto.

Sarà cura del Comando nave comunicare a questa Autorità Marittima l'inizio e la fine delle operazioni in parola.

E', altresì, fatto obbligo al Comando nave di sospendere immediatamente le operazioni di lavaggio in caso vengano meno le condizioni cui la presente autorizzazione è subordinata.

Genova,

d'ordine

**On receipt and acceptance
THE MASTER**



**A CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

Il sottoscritto _____ in qualità di _____ dell'Agenzia
raccomandataria _____ (con sede in _____ via
_____ tel. _____ fax _____ e-mail
_____), per conto della nave _____, IMO
_____, Bandiera _____, GT _____,
ETA _____;

CHIEDE

l'autorizzazione a sbarcare metri cubi _____ circa di fanghi/acque di sentina/oli
esausti/acque di prelavaggio sulla bettolina _____ della ditta _____.

Dichiara la nave **è/non è** inertizzata ed **è/non è** provvista di sistema di sonde chiuse per
misurazioni e campionamento delle cisterne del carico (comprese le *slop* e eventuali
residual/recovery tank).

Si allega, infine, parere del Consulente chimico di porto circa lo stato delle cisterne (libere
da gas infiammabili) ove sono contenuti i prodotti da sbarcare ovvero dichiarazione che gli
stessi presentano punto di infiammabilità superiore a 60° C.

Genova,

L'AGENZIA MARITTIMA

**CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

VISTO, NON/ SI AUTORIZZA

nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 33 del Regolamento e le eventuali seguenti
ulteriori prescrizioni:

Genova,

d'ordine



**A CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA- DISTACCAMENTO MULTEDO**

Il sottoscritto _____ in qualità di _____ della Società
_____, con sede in _____, Via _____,
tel. _____, fax _____, e-mail _____;

CHIEDE

di poter effettuare le operazioni di ritiro di fanghi/ acque di sentina/ olii esausti/ acque di
prelavaggio dalla M/c _____, IMO _____,
bandiera _____, GT _____, ormeggiata presso il pontile _____ di
porto petroli a mezzo della bettolina/ galleggiante _____ (se galleggiante, a
rimorchio del _____), il giorno _____ dalle ore _____ per una
durata prevista di _____ ore a fronte di una quantità da scaricare stimata in mc _____.

Si dichiara che:

- la caricazione del prodotto sulla bettolina avverrà dal basso al fine di evitarne la
libera caduta all'interno della cisterna.

Genova,

In fede.

**CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA**

VISTO, NON/ SI AUTORIZZA

nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 33 del Regolamento e delle seguenti ulteriori
prescrizioni:

Genova,

d'ordine

