



MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
CAPITANERIA DI PORTO CIVITAVECCHIA

**REGOLAMENTO DI POLIZIA PORTUALE E DI SICUREZZA DELLA
PIATTAFORMA PETROLIFERA NELLA RADA DI CIVITAVECCHIA**

Approvato con ordinanza del Capo del Circondario Marittimo n. 23/2001 del 12/04/2001.

CIRCONDARIO MARITTIMO DI CIVITAVECCHIA

ORDINANZA N° 23/2001

Il Capitano di Vascello (CP), Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Civitavecchia:

- | | |
|-------|--|
| VISTO | il Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30/3/1942, n° 327 ed il relativo Regolamento d'esecuzione e successive integrazioni e modificazioni; |
| VISTA | la Legge 13.05.1940, n° 690 concernente l'organizzazione ed il funzionamento del servizio antincendio nei porti e successive integrazioni e modificazioni; |
| VISTO | il D.M. 31/7/1934 e successive modificazioni ed integrazioni concernenti "Norme di Sicurezza per gli stabilimenti, i depositi, l'impiego ed il trasporto di olii minerali"; |
| VISTA | la Legge 31/12/1982, n° 979 concernente "Disposizioni per la difesa del mare"; |
| VISTA | la Legge 28/1/1994, n° 84 concernente il "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modificazioni ed integrazioni, in particolare l'articolo 14; |
| VISTO | il Decreto Legislativo 27/7/1999, n° 272 concernente l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali; |
| VISTO | il proprio "Regolamento dei servizi marittimi del porto di Civitavecchia" approvato con Ordinanza n° 103/81 del 26/10/1981 e successive modifiche; |

VISTO	il progetto di massima e relativo studio di valutazione d'impatto ambientale, in particolare l'analisi delle condizioni operative e le modalità d'esercizio delle opere del terminale petrolifero, in cui la Compagnia Italtroli individua gli standards di sicurezza che devono essere adottati per l'esercizio dello stesso al fine di prevenire e fronteggiare le emergenze antinquinamento e antincendio;
VISTO	l'atto di sottomissione n° 697 del 5.5.1998 – Rep. 2263, di concerto tra l'Autorità Portuale e Capitaneria di Porto di Civitavecchia - attualmente in corso di volturazione alla Compagnia Italtroli SpA, con il quale la Petroli Investimenti SpA è stata autorizzata ad occupare anticipatamente una zona demaniale marittima (suolo e specchio acqueo) per la costruzione e l'esercizio di una piattaforma petrolifera con annessi oleodotti sottomarini e terrestri, osservando in particolare le prescrizioni di cui alle lett. j) k), l), m), ed n) dell'articolo 2 dell'atto medesimo;
VISTO	il Decreto del Ministro dell'Ambiente DG/VIA/2613, del 29.10.1996, con il quale è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del terminale, subordinatamente all'osservanza delle prescrizioni in esso contenute da attuare prima del rilascio l'autorizzazione all'esercizio dello stesso;
VISTA	la relazione istruttoria sulla pronuncia di compatibilità ambientale, datata 16.7.1996 della Regione Lazio – Assessorato Utilizzo Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali – settore 68 – Ufficio Valutazione Impatto Ambientale, con la quale è stata espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del terminale, subordinatamente all'osservanza delle prescrizioni in essa contenute; da attuare prima del rilascio l'autorizzazione all'esercizio dello stesso;
CONSIDERATO	che, in relazione dell'imminente utilizzo del nuovo terminale petrolifero, il cui atto autorizzativo sarà formalizzato dall'Autorità Portuale - competente al rilascio dell'atto di concessione - subordinatamente all'esito favorevole del collaudo da parte della Commissione locale ex articolo 48 Reg. C.N, come stabilito dal Ministero dei Trasporti e Navigazione con dispaccio DEM 2B – 2312/00/O 791, del 30.1.2001;
SENTITA	l'Autorità Portuale in merito al contenuto del presente provvedimento ordinativo, la quale, con nota prot. n° 1393 del 22/02/2001, ha espresso parere favorevole;
RITENUTO	opportuno regolamentare, in via transitoria e sperimentale, l'uso della piattaforma petrolifera, segnatamente agli aspetti di polizia amministrativa, di sicurezza della navigazione, di prevenzione antincendio ed antinquinamento, nonché d'organizzazione di uomini e mezzi che devono essere impiegati durante la discarica della nave, per fronteggiare eventuali emergenze;
VISTI	gli articoli 17, 30, 50, 68, 79 e 81 del Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30.03.1942, n° 327;
VISTI	gli articoli 59, 60, 78 e 524 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (parte marittima) approvato con D.P.R. 15.02.1952, n° 328.

ORDINA

- Art. 1 E' approvato il **"Regolamento di polizia marittima e di sicurezza della piattaforma petrolifera nella rada di Civitavecchia"**, allegato alla presente ordinanza, che entra in vigore il 12/04/2001.

- Art. 2 Tutte le norme espresse in forma dissimile o in ogni caso in contrasto con le disposizioni allegate alla presente ordinanza, sono abrogate con la sua entrata in vigore.
- Art. 3 Il personale militare della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e gli altri Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati dell'esecuzione della presente Ordinanza.

Le infrazioni alle disposizioni contenute nel presente Regolamento, sono punite a norma dell'art. 1174 del Codice della Navigazione, sempre che il fatto non costituisca più grave reato.

Civitavecchia, lì 12/4/2001

IL COMANDANTE
Capitano di Vascello (CP)
Erasmus VIOLA

REGOLAMENTO DI POLIZIA PORTUALE E DI SICUREZZA DELLA PIATTAFORMA PETROLIFERA NELLA RADA DI CIVITAVECCHIA

Art. 1

(Descrizione della piattaforma)

Il terminale a mare, oggetto di concessione demaniale marittima a favore della società Compagnia Italtroli S.p.A., è costituito da una piattaforma mono-ormeggio installata nella rada di Civitavecchia, su fondali di circa cinquanta metri, la cui struttura principale in acciaio è fondata su otto pali, del diametro di circa un metro, corredata d'anello di protezione (ammortizzatore) e di piattaforma operativa.

Detto terminale è collegato ai depositi costieri, mediante due tubazioni da 24" per prodotti pesanti (Olio Combustibile Denso) e due tubazioni da 22" per prodotti leggeri (benzine, gasolio ATK).

Ad una quota di + 11 metri s.l.m.m., è installata una piattaforma operativa rotante, montata su una ralla, avente due bracci posti a 90° tra loro; tale piattaforma è libera di ruotare per 360°.

La struttura principale della torre è quella tipica utilizzata per piattaforme off-shore.

L'anello di protezione e l'ammortizzatore sono dispositivi atti ad assorbire l'energia conseguente a contatti (urti, collisioni) fra nave e torre.

La piattaforma operativa è girevole, con piano di calpestio a quota + 12,90 metri s.l.m.m e con due bracci ai quali sono agganciati rispettivamente, il cavo galleggiante d'ormeggio e le manichette flessibili galleggianti.

I prodotti da scaricare passano attraverso un giunto girevole collegato alle sealines dirette ai serbatoi a terra.

La posizione del terminale è individuata dalle seguenti coordinate:

Latitudine: 42° 07' 27" N

Longitudine: 011° 43' 38" E

Sul terminale è installato un fanale a luce bianca con caratteristica (0,5" luce – 2,5" eclisse - periodo totale 3 secondi), visibile per 360° ed avente una portata di 2,2 miglia nautiche.

Art. 2

(Condizioni d'agibilità ed esercizio della piattaforma)

Le condizioni d'agibilità ed esercizio della piattaforma sono :

- a) possibilità di ormeggio di singole navi dotate di efficiente sistema di inertizzazione delle cisterne, adibite al trasporto di prodotti petroliferi di taglia fino a centomila DWT a pieno carico e in zavorra ed avente lunghezza massima non superiore a duecentocinquanta metri f.t.;
- b) scarico del prodotto in successione e spiazzamento delle sealines dopo la scarica;
- c) manovra di ormeggio da effettuarsi solo in ore diurne e in assenza di nebbia;
- d) utilizzo del cavo galleggiante già attestato al terminale;
- e) assistenza con cavo di rimorchio durante la scarica della nave a mezzo di idoneo rimorchiatore;
- f) monitoraggio del tiro sul sistema di ormeggio mediante apparecchiature;
- g) utilizzo di manichette galleggianti a doppia carcassa con visualizzatore ottico di rilevazione delle perdite;
- h) dotazione del terminale petrolifero e delle manichette galleggianti di segnalazioni ottiche e luminose conformi alle regole internazionali, di un nautofono (riproduttore la lettera "C" dell'alfabeto morse) e di un sistema di radiofaro denominato Racon, d'ausilio alle manovre di atterraggio ed ormeggio;
- h) obbligo del pilotaggio;
- i) attivazione del P.A.C. (Port Approach Control);
- j) ormeggio solo entro i limiti delle condizioni meteomarine di cui alla seguente tabella:

TIPO	OPERAZIONE	DURATA	CONDIZIONI METEOMARINE	
		(ore)	VENTO (nodi)	ONDA Hs (m)
ARRIVO	Manovra di arrivo	1,0	25	2,0
	Ormeggio	1,0	25	2,0
	Attacco manichette di scarico	1,0	25	1,5
SCARICO	Scarico	30,0	30	2,0
	Distacco manichette	1,0	40	3,0
PARTENZA	Disormeggio	1,0	40	3,0
	Manovra di partenza	1,0	40	3,0

Qualora l'altezza dell'onda sia prossima al limite stabilito, deve essere verificato anche che il periodo d'onda non sia inferiore a 4 - 6 secondi.

Prima di programmare l'accosto della petroliera alla piattaforma, la Compagnia Italtroli S.p.A. - *Loading Master* (persona di provata esperienza ed in possesso di titoli professionali e corsi previsti dalla S.T.C.W 78/95 – Convenzione internazionale sugli Standards d'Addestramento), deve

verificare se sussistono tutte le condizioni di sicurezza stabilite dal presente regolamento ed inoltre, attraverso il costante monitoraggio delle condizioni meteomarine, che l'altezza ed il periodo dell'onda e la velocità del vento rientrino nei limiti sopra individuati.

Oltre i limiti predetti, non è consentito l'ormeggio della nave.

Art. 3

(Operazioni d'ormeggio e disormeggio)

L'avvicinamento della nave al terminale petrolifero deve avvenire a una velocità, che ha giudizio del comandante della nave, sia tale da evitare possibili collisioni con la struttura.

Le operazioni d'ormeggio e disormeggio, dovranno avvenire solo in condizioni meteomarine favorevoli e nei limiti dei parametri di cui all'art. 2, le cui valutazioni sono effettuate di concerto tra il comandante della nave ed il *Loading Master*.

Durante la manovra d'avvicinamento, di ormeggio e disormeggio delle navi, le manichette flottanti devono essere disposte in posizione sguardata, da un mezzo nautico, in modo da non ostacolare le manovre stesse.

L'inizio delle operazioni d'ormeggio e disormeggio della nave deve esser sempre comunicato all'Autorità Marittima – sala operativa.

Le navi di DWT fino a 30.000 tonnellate, in condizioni meteomarine normali (vento fino a 10 nodi, onde fino ad un metro e corrente fino a 0.5 nodi), dovranno essere assistite da almeno un rimorchiatore, sia nella manovra d'arrivo sia di partenza mentre le navi con portata superiore a detto tonnellaggio e nelle medesime condizioni meteomarine, da almeno due rimorchiatori in arrivo ed almeno uno in partenza.

Nel caso di condizioni meteomarine con parametri superiori a quelli del capoverso precedente, le navi di DWT fino a 30.000 tonnellate, dovranno essere assistite da almeno due rimorchiatori in arrivo ed uno in partenza, mentre quelle di DWT superiore, da almeno tre rimorchiatori in arrivo ed almeno uno in partenza.

L'ormeggio dovrà essere effettuato utilizzando il cavo galleggiante in dotazione alla piattaforma, che deve essere di tipo approvato.

Per tutta la durata delle operazioni di scarica, un rimorchiatore d'adequata potenza deve dare assistenza alla nave al fine di mantenerla ad una distanza di sicurezza ed evitare urti contro la piattaforma.

Detto rimorchiatore di classe *fire fighting 1* - potrà così assicurare, in caso d'emergenza, il proprio intervento antincendio e l'immediato allontanamento in rada della nave.

In ogni caso la nave deve essere sempre pronta a lasciare il terminale con l'ausilio del proprio apparato propulsore.

Per motivi di sicurezza, le navi impegnate nelle manovre d'ormeggio, disormeggio ed assistenza alla piattaforma con l'uso dei rimorchiatori, devono utilizzare un cavo di rimorchio galleggiante di tipo approvato.

La tensione sulla linea d'ormeggio deve essere costantemente tenuta sotto controllo dal *Loading Master*.

Quando la tensione di tiro raggiunge il valore di rottura (80% del tiro massimo), la Compagnia Italtroli S.p.A. - *Loading Master* - dispone lo stacco delle manichette e il disormeggio della petroliera dandone comunicazione all'Autorità Marittima – sala operativa.

Art. 4

(Responsabilità per la condotta delle operazioni di scarica)

Il comandante della nave è responsabile della condotta in sicurezza delle operazioni di scarica della stessa ed è tenuto a dare alla Compagnia Italtroli S.p.A. - *Loading Master*, immediata notizia di qualunque evento intervenga a compromettere e/o modificare il regolare svolgimento di dette operazioni che possa creare pregiudizio alla sicurezza della nave e/o al terminale.

Gli Ufficiali ed il personale di bordo, addetti alle operazioni di scarica, devono essere in possesso dei certificati previsti dalla normativa internazionale STCW '78/95 ed aver svolto corsi di cui al DM 18 luglio 1991.

I dati relativi all'equipaggio della nave devono essere comunicati all'Autorità Marittima con la nota d'arrivo della nave.

Il personale addetto al terminale petrolifero deve essere composto da elementi equipaggiati ed addestrati ad operare su navi petroliere ed alla lotta contro il fuoco. Le generalità di detto personale devono essere comunicate all'Autorità Marittima prima dell'inizio delle operazioni di scarica della nave.

Al momento della scarica, a bordo della nave devono essere costantemente presenti il *Loading Master* ed un congruo numero di tecnici della società, di provata esperienza, con il compito di attendere alle manovre di aggancio delle manichette ai *manifolds*, collaborare con il personale di bordo, effettuare continue ispezioni alle manichette ed al cavo d'ormeggio, assicurare i collegamenti radio con il *supply vessel* d'assistenza, i depositi costieri Italtroli ed Enel, a seconda di chi riceve il carico e l'Autorità Marittima – sala operativa.

Art. 5

(Procedure delle operazioni di scarica)

Sulla nave ormeggiata al terminale, l'equipaggio deve continuare ad effettuare i turni di servizio come quando la nave è in navigazione e, pertanto, esso deve essere pronto a fronteggiare qualsiasi manovra d'emergenza ed intervenire di conseguenza.

Prima di iniziare le operazioni di scarica, fra nave e terminale petrolifero deve avvenire uno scambio d'informazioni relative al terminale, alla nave ed al carico.

Il Comando della nave, deve essere a conoscenza delle norme di sicurezza antincendio ed antinquinamento emanate dall'Autorità Marittima.

Inoltre, devono essere presi accordi scritti tra il Comandante della nave ed il Capo Terminale (*Loading Master*) in merito:

- 1) al piano di scarica;
- 2) al piano di zavorramento;
- 3) all'attivazione dei sistemi di comunicazione via radio o telefono, tra bordo/terminale/depositi costieri/Autorità Marittima – sala operativa;
- 4) alle procedure per fermare le operazioni di scarica in caso di emergenza.

Prima di iniziare le operazioni di scarica, il Comandante della nave deve consegnare al *Loading Master*, la lista di controllo (*Ship / Shore Safety Check List* – Allegato n° 1 – che è parte integrante della presente ordinanza) che, debitamente compilata in ogni sua parte deve essere sottoscritta da entrambi e consegnata all'Autorità Marittima, unitamente all'allegato 2.

Contestualmente il *Loading Master* deve consegnare al Comandante della nave la dichiarazione di cui all'allegato n° 2) (che è parte integrante della presente ordinanza) debitamente sottoscritta, che deve essere controfirmata da quest'ultimo.

Le operazioni di scarica potranno iniziare solo dopo aver trasmesso all'Autorità Marittima la documentazione di cui sopra.

Durante lo svolgimento delle operazioni di scarica della nave, il Comandante ed il *Loading Master*, ognuno per la propria competenza, dovranno disporre costanti controlli per accertare se permangono le condizioni di sicurezza.

Qualora il *Loading Master* accerti il venir meno di dette condizioni, dispone l'immediata sospensione delle operazioni di scarica ed il disormeggio della nave, dandone comunicazione all'Autorità Marittima - sala operativa.

La nave deve obbligatoriamente lasciare l'ormeggio al termine delle operazioni di scarica, giacché non è consentita la sosta inoperosa della stessa alla piattaforma.

Art. 6

(Servizi tecnici nautici)

Per operare al terminale petrolifero è obbligatorio avvalersi dei servizi tecnici nautici d'assistenza e sicurezza esistenti nel porto di Civitavecchia (pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio) ed osservare i relativi regolamenti vigenti.

I mezzi nautici impiegati per detti servizi devono essere idonei ed autorizzati dall'Autorità Marittima.

Art. 7

(Zona di rispetto intorno al terminale petrolifero e lungo l'oleodotto)

Nel raggio di mezzo miglio, con centro la torre petrolifera, è vietato:

- l'esercizio della pesca, il transito, la sosta, l'ancoraggio d'imbarcazioni di qualunque genere, l'attività subacquea e d'altra natura e la balneazione;
- l'avvicinamento di mezzi nautici non autorizzati durante le operazioni di manovra delle navi.

Inoltre, sono vietati attività di pesca ed ancoraggio nella fascia di mare di mezzo miglio su ciascun lato della direttrice, coincidente con l'oleodotto sottomarino, individuata dalla congiungente i punti di coordinate:

- 1) Lat. 42° 07' 27" N – Long 011° 43' 38" E (torre petrolifera);
- 2) Lat. 42° 07' 56" N – Long 011° 44' 56" E (punto d'atterraggio dell'oleodotto).

Art. 8

(Disposizioni di sicurezza durante la permanenza della nave al terminale petrolifero)

Nell'ambito del terminale petrolifero è vietato l'uso delle ancore. Esse dovranno essere tenute in cubia debitamente assicurate, rizzate e con l'arrestatoio inserito.

Solo in caso di estrema emergenza, che comporti il pericolo di perdita della nave, il Comandante ne potrà disporre l'utilizzo, dandone immediata notizia all'Autorità Marittima - sala operativa.

La nave dovrà essere sempre pronta a muovere con il proprio apparato propulsore, per lasciare prontamente l'ormeggio in caso d'emergenza o quando sia ordinato dall'Autorità Marittima, per fatti contingenti connessi alla sicurezza del terminale petrolifero e/o della nave stessa.

Durante la permanenza della nave al terminale, è vietato eseguire lavori a bordo che rendano inutilizzabile l'apparato motore, gli organi di governo ed altre apparecchiature che riducano

l'efficienza della nave stessa. Eventuali urgenti lavori potranno essere eccezionalmente effettuati, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, con l'osservanza di prescrizione di norme di sicurezza.

La nave ormeggiata dovrà mantenere due cavi d'acciaio di lunghezza adeguata e di tipo approvato, legati rispettivamente alle bitte di prua e di poppa; le altre estremità dovranno penzolare fuoribordo fino a circa un metro dal livello del mare, per l'eventuale presa a rimorchio della nave in caso d'emergenza.

Di notte, durante le operazioni di scarica, la zona di mare interessata dalle manichette, l'area di coperta della nave, il castello di prua, il ponte di manovra di poppa, la scala, il manifold ed il terminale petrolifero, dovranno essere sufficientemente ed idoneamente illuminati.

I mezzi d'accesso a bordo (scale reali, passerelle e biscaglino) conformemente alla normativa O.I.L. dovranno essere ben rizzati, di lunghezza adeguata, in buone condizioni strutturali.

La nave dovrà armare obbligatoriamente da un lato una scala reale e dall'altro la biscaglino.

Per la durata della sosta, la nave dovrà mantenere un conveniente assetto ed un'immersione che consenta in ogni momento di lasciare l'ormeggio in condizioni di sicurezza.

Art. 9

(Prevenzione antincendio)

Nell'ambito del terminale petrolifero e sulle navi ormeggiate è vietato:

- a) fumare e usare apparecchi che producano scintille o fiamma libera, tenere accesi fuochi di qualunque genere, fatta eccezione per quelli delle caldaie e per il funzionamento dei servizi di bordo;
- b) usare congegni, utensili e chiavi che non siano di materiali antiscintilla;
- c) usare fornelli elettrici, linee elettriche volanti, ventilatori ed altri apparecchi capaci di produrre scintille ;
- d) usare lampade elettriche portatili, telefoni e VHF di tipo non approvato;
- e) eseguire in coperta spostamenti di attrezzi metallici, manovre con verricelli, imbarchi e sbarchi di materiali;
- f) compiere operazioni di scaricazione durante i temporali con scariche elettriche;
- g) azionare le pompe a vuoto;
- h) introdurre materiali e merci infiammabili;
- i) portare armi, munizioni, razzi, fuochi artificiali e qualunque tipo di esplosivo;
- j) eseguire lavori con l'uso di saldatrici o di fiamma ossidrica e con altri attrezzi che possano produrre scintille;
- k) tenere aperti i portelli delle cisterne ed i finestrini ed i portelli dei locali ubicati in corrispondenza o in vicinanza delle cisterne;
- l) l'uso del radar;
- m) eseguire lavori di degassificazione e travasi di prodotto da una cisterna all'altra con manichette o tubazioni provvisorie, sia attraverso portelli sia attraverso le altre aperture delle cisterne.

Sul terminale petrolifero ed a bordo della nave, i lavori con o senza uso della fiamma possono essere effettuati solo in casi eccezionali e previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, sentito il parere del chimico di porto e delle altre Autorità competenti.

Art. 10

(Servizio antincendio integrativo)

Nell'ambito del terminale petrolifero la Compagnia Italtroli S.p.A ha l'obbligo di garantire il servizio antincendio integrativo in regime di autoproduzione, avvalendosi di personale dipendente o di società specializzate abilitate ad esercitare detto servizio.

Le società esercenti i depositi costieri, ricevitori del carico, devono attivare le procedure d'emergenza previste per i propri impianti ai sensi della normativa vigente in materia di prevenzione incendi e di rischio d'incidenti rilevanti.

Sarà cura della Compagnia Italtroli S.p.A. e delle società esercenti i depositi costieri, affiggere gli schemi e le avvertenze relative alle emergenze, alla dislocazione dei relativi mezzi impiegabili e predisporre gli apparati di comunicazione via radio e/o telefono per assicurare i collegamenti con il terminale, la nave e l'Autorità Marittima.

L'organizzazione di detti servizi, deve essere giudicata idonea dall'Autorità Marittima, di concerto con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e compatibile con le disposizioni previste dal "Piano Locale Antincendio" in vigore.

La Compagnia Italtroli S.p.A, dovrà obbligatoriamente assicurare a bordo della nave in discarica, un servizio integrativo antincendio "Guardia ai Fuochi", di rinforzo a quello esistente, indipendentemente dalla natura del prodotto da scaricare.

Le comunicazioni di servizio con la nave, mediante l'uso d'apparato radio VHF, devono avvenire esclusivamente sul canale 10.

Art. 11

(Esercitazioni antincendio)

Ad intervalli minimi di sei mesi la Compagnia Italtroli S.p.A. e le società esercenti i depositi costieri, dovranno disporre l'esecuzione di esercitazioni antincendio e prove tecniche di funzionalità degli apparati sia nell'area del terminale petrolifero, di competenza esclusiva della Compagnia Italtroli SpA che nei depositi costieri, allo scopo di controllare l'addestramento del personale, l'efficienza degli apparati antincendio esistenti e delle attrezzature disponibili. Dette esercitazioni saranno svolte sotto il controllo dell'Autorità Marittima e di un rappresentante del Comando Vigili del Fuoco.

Art. 12

(Obbligo di segnalare ogni inconveniente che possa pregiudicare la sicurezza)

Qualunque emergenza avvenga nell'area del terminale petrolifero e/o nei depositi costieri, dovrà essere comunicata immediatamente all'Autorità Marittima - sala operativa.

Inoltre, chiunque abbia conoscenza, diretta o indiretta, di rotture o guasti agli oleodotti, tubazioni, giunti o flange, di perdite di prodotti petroliferi, di difetti o cattivo funzionamento di apparecchiature, comunque interessanti la sicurezza degli impianti di discarica ed altri inconvenienti che possa generare pericolo, ha l'obbligo di darne immediata notizia al *Loading Master*.

Tale obbligo riguarda anche il Comandante e l'equipaggio della nave ormeggiata al terminale petrolifero i quali sono tenuti ad informare immediatamente il *Loading Master* di qualunque evento intervenga a compromettere o a modificare le normali operazioni di discarica o che, indipendentemente da ciò, possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della nave e/o del terminale petrolifero e/o dei depositi costieri.

Chiunque accerti un principio d'incendio, deve darne immediatamente l'allarme ed adoperarsi per l'estinzione con i mezzi a disposizione.

L'allarme dovrà essere trasmesso al *Loading Master* con qualunque mezzo disponibile (sirena, telefono, radio, ecc.) che assicuri l'immediata ricezione dell'evento.

In caso d'incendio, esplosione o altra grave emergenza a bordo della nave, l'allarme deve essere dato anche mediante i segnali acustici previsti dalla Colreg 1972 (Norme per prevenire gli abbordi in mare).

Art. 13

(Stati d'emergenza)

Nel caso d'allarme per incendio, esplosione o altro sinistro a bordo della nave, sul terminale petrolifero e/o nei depositi costieri, e/o sversamento di prodotti petroliferi in mare e/o a terra, si opererà secondo le norme previste dai "Piani Locali d'Emergenza: antincendio - antinquinamento".

Il comandante della nave dovrà immediatamente attuare, sotto la propria responsabilità, tutte quelle misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza volte a preservare la nave e l'equipaggio da qualunque possibile pericolo; inoltre, egli dovrà provvedere ad interrompere immediatamente le operazioni di scarica, ad intercettare il flusso del carico mediante le valvole di bordo ed informare il *Loading Master*.

Il personale di servizio nell'area del terminale petrolifero e nei depositi costieri, dovrà raggiungere i posti assegnati ed operare secondo le istruzioni contenute nei "Piani d'Emergenza".

Qualora al momento dell'allarme sia in corso la scarica della nave, la Compagnia Italtroli S.p.A. dovrà disporre l'immediato arresto delle valvole di intercettazione del carico ed adottare le opportune misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza sia sulla piattaforma che a terra come previsto dai "Piani d'Emergenza".

L'evacuazione di personale presente sulla piattaforma e sulla nave, dovrà essere assicurata dalla Compagnia Italtroli S.p.A. mediante idoneo mezzo nautico, che deve sostare sottobordo per tutta la durata della scarica della nave.

Art. 14

(Servizio antinquinamento integrativo)

Nell'ambito del terminale petrolifero e dei depositi costieri, la Compagnia Italtroli S.p.A. e le società esercenti i depositi costieri, hanno l'obbligo, ognuno per la propria area di competenza, di garantire il servizio di prevenzione antinquinamento integrativo in regime d'autoproduzione, avvalendosi di personale dipendente o di società specializzate abilitate ad esercitare detto servizio in possesso della relativa concessione.

Il personale impiegato in detti servizi, dovrà essere opportunamente addestrato ed i mezzi nautici, le attrezzature nonché i prodotti da utilizzarsi per dette evenienze dovranno essere idonei ed autorizzati dall'Autorità Marittima, sentite le autorità competenti di settore – con apposita certificazione.

Art. 15

(Divieti)

Nell'ambito del terminale petrolifero è vietato:

-a) lavare le cisterne delle navi;

- b) pompare fuori bordo acqua di zavorra, di sentina o di qualunque altra natura e provenienza contenente o meno residui oleosi;
- c) provocare spandimenti di prodotti petroliferi dalle prese a mare;
- d) causare perdite o versamenti dalle tubazioni, manichette e dalle prese di bordo. Gli eventuali colaggi in coperta dovranno essere raccolti con le dovute precauzioni e, pertanto, tutti gli ombrinali della nave dovranno essere otturati durante le operazioni di scarica, bunkeraggio e zavorramento.

I contravventori saranno puniti ai sensi della Legge 31 dicembre 1982, n. 979.

Art. 16

(Organizzazione antinquinamento integrativo)

Lo sversamento dagli oleodotti, dalle stazioni di ricezione, di smistamento, dai *manifolds* e dai serbatoi a terra e in mare di prodotto petrolifero deve essere tempestivamente segnalato all'Autorità Marittima – sala operativa, che provvederà ad adottare gli opportuni provvedimenti.

La Compagnia Italtopoli S.p.A. e le società esercenti i depositi costieri hanno l'obbligo, nell'ambito delle aree di propria competenza, di organizzare il servizio di prevenzione antinquinamento, allo scopo di poter intervenire immediatamente ed efficacemente per circoscrivere e bonificarle, come previsto dal "Piano Locale Antinquinamento".

Per dette finalità, segnatamente al terminale petrolifero, la Compagnia Italtopoli S.p.A. dovrà impiegare obbligatoriamente un'imbarcazione, tipo piccolo "*supply – vessel*" (800/1000 CV), che dovrà sostare lungo il fianco della nave, per tutta la durata delle operazioni di scarica della nave, effettuare frequenti controlli degli specchi acquei adiacenti ed ove occorra, intervenire sul tiro delle manichette galleggianti per evitare piegature delle stesse ed alla verifica della tenuta idraulica.

Tale mezzo, che non può essere distolto per effettuare altre attività al di fuori dell'area del terminale petrolifero, deve essere dotato di un rullo motorizzato con almeno duecento metri di panne galleggianti e di un adeguato impianto disperdente di tipo approvato, con spruzzatori laterali per rapidi interventi di sversamento accidentale di prodotti petroliferi, nell'attesa dell'arrivo d'altri mezzi, nonché assolvere anche i seguenti compiti:

- a) agganciare le manichette;
- b) stendere all'occorrenza le panne galleggianti attorno alla zona d'operazione;
- c) trasportare il personale di servizio e quello addetto alla manutenzione alla piattaforma, quando la nave non è in scarica;
- d) fungere da nave appoggio per la manutenzione delle manichette e del terminale quando la nave non è in scarica;
- e) raccogliere le manichette per liberare l'area d'ormeggio al termine delle operazioni di scarica.

Per fronteggiare le emergenze a terra ciascuna società esercente il deposito costiero, dovrà apprestare idonee e sufficienti attrezzature, giudicate tali dall'Autorità Marittima.

Almeno una volta al mese, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, la Compagnia Italtopoli S.p.A. e le società esercenti i depositi costieri, dovranno disporre esercitazioni antinquinamento.

Art. 17

(Collaudi e verifiche delle manichette galleggianti e sommerse)

Le manichette flessibili galleggianti usate per la scarica di prodotti petroliferi devono essere sottoposte a collaudi prima della loro utilizzazione.

A tal fine, per ciascuna di esse deve essere istituita una scheda contenente:

- l'identificazione;
- il collaudo interno effettuato della casa costruttrice;
- la data d'autorizzazione al primo utilizzo;
- le verifiche periodiche (pressione, allungamento, continuità interna, ecc.).

A cura della Compagnia Italtroli S.p.A devono essere effettuati controlli periodici alle manichette; detti controlli devono essere effettuati dopo intense mareggiate o al verificarsi d'una emergenza.

Art. 18

(Sondaggi e campionamenti del carico)

I sondaggi ed i campionamenti del carico sulle navi cisterna ormeggiate al terminale petrolifero, dotate d'impianti di gas inerte, devono essere effettuati con il sistema di sonde chiuse previste dalla SOLAS.

Dette operazioni devono essere effettuate alla presenza di un Ufficiale designato dal Comandante della nave, che ne assume la direzione e la responsabilità ed eseguite da personale specializzato dipendente dalla Compagnia Italtroli S.p.A o da imprese autorizzate dall'Autorità Marittima.

Art. 19

(Sospensione delle operazioni di scarica per motivi di sicurezza)

Il Comandante della nave, in caso di peggioramento dello stato del mare, di scariche elettriche temporalesche, di avarie agli impianti di bordo adibiti alla scarica dei prodotti petroliferi ed all'inertizzazione delle cisterne e di ogni altro inconveniente dovesse verificarsi a bordo, sulla piattaforma e nel deposito costiero interessato alla ricezione del carico, tali da mettere in pericolo la sicurezza della nave, del terminale petrolifero e la tutela ambientale, ha facoltà di disporre autonomamente:

- a) l'immediata sospensione dell'operazione di scarica;
- b) il distacco delle manichette;
- c) l'adozione di tutte le misure necessarie per lasciare immediatamente l'ormeggio.

Art. 20

(Zavorramento)

Le operazioni di zavorramento devono essere effettuate contemporaneamente a quelle di scarica della nave utilizzando solo le cisterne destinate alla zavorra permanente.

Art. 21

(Rifornimento di bunker, di provviste e dotazioni di bordo)

L'imbarco del bunker alle petroliere deve essere effettuato, di norma, alla fonda in rada, alle condizioni previste dal regolamento locale vigente.

Tale operazione potrà avvenire, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima, anche al terminale petrolifero, purché la scarica riguardi prodotti con punto d'inflammabilità superiore a

60° C, avvenga in condizioni meteorologiche favorevoli ed in ore diurne. Nel caso la nave scarichi prodotti con punto d'inflammabilità inferiore a 60° C, il bunkeraggio è consentito solo prima della discarica della stessa. Le altre operazioni riguardanti: le provviste, le dotazioni di bordo, il rifornimento idrico, il conferimento dei rifiuti, delle *sewages* e *sloop tanks*, ecc., potranno essere effettuate durante la discarica della nave, in condizioni meteorologiche favorevoli ed in ore diurne.

I mezzi nautici che effettuano dette operazioni devono rispondere ai requisiti di sicurezza e d'idoneità di legge ed essere autorizzati dall'Autorità Marittima.

Durante la manovra d'ormeggio e disormeggio della nave, è vietata qualsiasi operazione di rifornimento.

L'accesso a bordo di personale estraneo all'equipaggio della nave ed alla Compagnia Italtroli S.p.A. può essere consentito, di volta in volta, dall'Autorità Marittima.

Art. 22

(Struttura di pronto intervento disponibile in porto)

La Compagnia Italtroli S.p.A., in aggiunta al "*supply vessel*", impiegato nell'area del terminale petrolifero durante le operazioni di discarica della nave, dovrà garantire un servizio di pronto intervento per le operazioni antincendio ed antinquinamento, costituito da una struttura costantemente disponibile in porto, che garantisca il tempestivo intervento nell'area del terminale, con mezzi e dotazioni idonei a fronteggiare l'incendio e l'inquinamento da idrocarburi.

A cura della Compagnia Italtroli S.p.A., il materiale di seguito elencato dovrà essere stoccato in porto, pronto sia ad essere utilizzato a terra per l'eventuale bonifica della costa, sia per essere trasferito nell'area del terminale petrolifero al verificarsi di sversamenti a mare, in misura tale da non poter essere arginati e recuperati da parte del solo *supply vessel* presente sul posto, mediante idonee unità navali, all'uopo predisposte, che siano abilitate, altresì, al salvataggio, al *rec - oil e fire - fighting* 1 ed in grado di poter operare in condizioni meteomarine avverse:

1) materiali e dotazioni antinquinamento

- skimmers da cinquanta mc/ora, con relativa centralina ed accessori, sufficienti per l'emergenza;
- rulli motorizzati ed almeno 1000 metri lineari di panne galleggianti per l'assorbimento di prodotti oleosi d'altura e relative attrezzature;
- attacchi su ciascun lato dello scafo cui devono essere incernierate le panne di cui sopra;
- impianto di gonfiaggio delle panne, con relative parti di rispetto;
- un battello ausiliario motorizzato idoneo per la stesura ed il posizionamento delle panne e per attività antinquinamento sotto costa;
- automezzi per il trasporto di attrezzature e materiali;
- automezzi per il trasporto a discarica autorizzata dei prodotti oleosi e morchie recuperate;
- una gru a terra idonea alla messa a mare / recupero del battello ed alla movimentazione dello skimmer;
- due braccetti laterali dotati d'ugelli per l'erogazione dei disperdenti e relativa attrezzatura per il funzionamento degli stessi;
- un contenitore della capacità di almeno cinque metri cubi per lo stoccaggio di materiale solido inquinato, dotato di valvola di scarico nella sua parte inferiore;
- almeno 10 mc. in fusti, di prodotto disperdente di tipo approvato;
- panne costiere e materiale oleoassorbente in congrua quantità;
- ancorotti e boette galleggianti per ancorotti sufficienti per il posizionamento delle panne e segnalazione delle zone critiche;
- catene, grilli, moschettoni, sagole di polipropilene, stracci, segatura, ecc. in congrua quantità e di dimensioni appropriate per la messa in opera delle attrezzature di cui sopra;
- mezzi, materiale e dotazioni per il recupero del materiale inquinante e la bonifica della costa;

2) materiali e dotazioni antincendio:

- schiumogene e dotazioni personali antincendio (tute ignifughe, gommate asce, respiratori, maschere antigas, ecc), in quantità ritenute sufficiente dal Comando dei Vigili del Fuoco;

3) bettoline della portata complessiva di almeno cinquecento metri cubi, pronte ad intervenire nella zona della piattaforma ed in caso di necessità lungo la costa, anche in bassi fondali, per lo stoccaggio del prodotto inquinante recuperato in mare.

La Compagnia Italtroli S.p.A deve assicurare la reperibilità di un minimo 10 persone per un immediato intervento, che potrà avvenire in qualunque ora della giornata lavorativa o festiva. Detto personale dovrà essere aumentato all'occorrenza di almeno ulteriori 10 unità per assicurare i turni di avvicendamento.

Con cadenza almeno bimensile i mezzi navali e le relative dotazioni saranno sottoposte ad ispezione da parte dell'Autorità Marittima.

Art. 23

(Disposizioni di sicurezza riferite ai depositi costieri)

Fermo restando l'obbligo da parte delle società esercenti i depositi costieri di predisporre le opportune misure di sicurezza, secondo le vigenti disposizioni legislative in materia per la prevenzione degli incidenti di qualsiasi genere, su tutte le installazioni ricadenti nelle proprie aree, dovranno essere, in particolare osservate disposizioni che seguono:

- durante le operazioni di scarica di prodotti petroliferi, persone e mezzi di qualsiasi genere che non facciano parte del personale tecnico dei depositi, non potranno avvicinarsi alle zone in cui hanno luogo le operazioni stesse. A dette zone si applicheranno le stesse norme di sicurezza generiche e specifiche, le limitazioni ed i divieti menzionati, con riferimento alle navi cisterna negli articoli che precedono;

- durante la permanenza delle navi al terminale petrolifero, non potranno mai essere eseguiti, nei depositi interessati alla ricezione del carico, lavori che comporti l'uso della fiamma, fuochi, materiale incandescente, archi elettrici o di strumenti od utensili comunque in grado di produrre scintille. Tutti i lavori interessanti i depositi, anche se da condursi in assenza di navi all'ormeggio, dovranno essere preventivamente autorizzati dall'Autorità Marittima, sentito il chimico del porto ed eventualmente le altre Autorità Interessate.

Art. 24

(Richiamo di altre norme)

Per quanto non espressamente previsto dal presente regolamento, si applicano in quanto compatibili, le disposizioni vigenti in materia di operazioni d'imbarco, sbarco, trasbordo e trasporto di merci pericolose allo stato liquido.

IL COMANDANTE
Capitano di Vascello (CP)
Erasmus VIOLA



INDICE

Art. 1 Descrizione della piattaforma	pag. 3
Art. 2 Condizioni d'agibilità ed esercizio della piattaforma	pag. 4
Art. 3 Operazioni d'ormeggio e disormeggio	pag. 5
Art. 4 Responsabilità per la condotta delle operazioni di scarica	pag. 6
Art.5 Procedure delle operazioni di scarica	pag. 6
Art. 6 Servizi tecnici nautici	pag. 7
Art. 7 Zona di rispetto intorno al terminale petrolifero e lungo l'oleodotto	pag. 7
Art. 8 Prevenzione antincendio	pag. 7
Art. 9 Servizio antincendio integrativo	pag. 8
Art. 10 Esercitazioni antincendio	pag. 9
Art. 11 Obbligo di segnalare ogni inconveniente che possa pregiudicare la sicurezza	pag. 9
Art. 12 Stati d'emergenza	pag. 9
Art. 13 Servizio antinquinamento integrativo	pag. 10
Art. 14 Divieti	pag. 10
Art. 15 Organizzazione antinquinamento integrativo	pag.10
Art. 16 Disposizioni di sicurezza durante la permanenza della nave al terminale petrolifero	pag.11
Art. 17 Collaudi e verifiche delle manichette galleggianti e sommerse	pag. 11
Art. 18 Sondaggi e campionamento del carico	pag. 12
Art. 19 Sospensione delle operazioni di scarica per motivi di sicurezza	pag. 12
Art. 20 Zavorramento	pag. 12
Art. 21 Rifornimento, bunker, provviste e dotazioni di bordo	pag. 12
Art. 22 Struttura di pronto intervento disponibile in porto	pag. 13
Art.23 Disposizioni di sicurezza riferite ai depositi costieri	pag. 14
Art. 24 Richiamo di altre norme	pag. 14
Allegato 1	pag. 16
Allegato 2	pag. 23

LISTA DI CONTROLLO NAVE/TERMINALE**SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST**

Nome della nave

Ship's name

Ormeggio al terminale petrolifero

Data d'arrivo

Ora di arrivo

*Date of arrival**Time of arrival***ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE**

La sicurezza delle operazioni impone che si risponda affermativamente a tutte le domande apponendo l'apposito visto nella casella appropriata. Se una risposta affermativa non è possibile, se ne deve spiegare il motivo e deve essere raggiunto un accordo tra nave e terminale circa le appropriate precauzioni che devono essere adottate. Qualora la domanda fosse considerata non pertinente dovrà essere fatta una nota in merito nella colonna "annotazioni".

Una casella nelle colonne "nave" e "terminale" indica che i visti devono essere apposti dalla parte interessata.

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

A - Le menzionate procedure e accordi devono essere fatti per iscritto nella colonna "annotazioni" o in un'altra simile forma accettabile. In ogni caso sono necessarie le firme di entrambe le parti.

P - In caso di risposta negativa le operazioni non possono essere intraprese senza il permesso dell'Autorità Marittima.

R - Indica gli articoli da ricontrollare ad intervalli non superiori a quanto concordato nella dichiarazione.

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION

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

A box in the columns "ship" and "terminal" indicates that checks should be carried out by the party concerned.

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

***A** – any procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this Check list or other mutually acceptable form in either case, the signature of both parties should be required.*

***P** – in the case of a negative answer, the operation should not be carried out without the permission of the Harbour Master.*

***R** – indicates items to be re-checked at intervals not exceeding that agreed in the declaration.*

8) Sono stati individuati e compresi i rischi associati alle sostanze tossiche nel maneggio del carico? <i>Have the hazards associated with toxic substances in the cargo being handled been identified and understood?</i>	☐	☐		
9) Le procedure di emergenza per l'arresto delle operazioni sono state concordate? <i>Has the emergency shutdown procedure been agreed?</i>	☐	☐	A	
10) Le manichette, le attrezzature e gli impianti antincendio sia a bordo che a terra sono pronti all'uso immediato? <i>Are fires hoses and fire fighting equipment on board and ashore positioned and ready for immediate use?</i>	☐	☐	R	
11) Le macchinette del carico ed i bracci di carico sono in buone condizioni, adeguatamente rizzati ed adeguate al servizio da svolgere? <i>Are cargo and bunkers hoses / arms in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended?</i>	☐	☐		
12) Gli ombrinali sono efficacemente tappati e le ghiotte posizionate sia a bordo sia a terra? <i>Are scuppers effectively plugged and drip trays positioned, both on board and ashore?</i>	☐	☐	R	
13) I manifolds che non sono usati, sono appropriatamente assicurati con flange cieche completamente fissate? <i>Are unused cargo and bunker connections properly secured with blank flanged fully bolted?</i>	☐	☐		
14) Le valvole di presa a mare e di scarica fuori bordo, quando non in uso, sono chiuse e visibilmente assicurate? <i>Are sea and overboard discharge valves, when not in use closed and visibly secured?</i>	☐	☐		
15) I portellini del carico e del bunker sono chiusi? <i>Are all cargo and bunker tank lids closed?</i>	☐	☐		

16) Il sistema concordato di scarica dei gas è in uso? <i>Is the agreed tank venting system being used?</i>	☐	☐	AR	
17) Sono state verificate le operazioni delle valvole P/V e/o degli sfoghi ad alta velocità usando la "checklift facility", quando equipaggiata? <i>Has the operation of the P/V valves and/or high velocity vents been verified using the checklift facility, where fitted?</i>	☐	☐		
18) Le torce elettriche portatili sono di tipo approvato? <i>Are hand torches of an approved type?</i>	☐	☐		
19) I ricetrasmittitori portatili VHF sono di tipo approvato? <i>Are portable VHF transceivers of an approved type?</i>	☐	☐		
20) Sono le antenne della radio di bordo messe a terra e i radar spenti? <i>Are the ship's main radio transmitter aerials earthen and radars switched off?</i>	☐	☐		
21) I cavi volanti di apparecchiature elettriche portatili sono staccati dalla rete? <i>Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power?</i>	☐	☐		
22) Le porte esterne e gli oblò degli alloggi sono chiusi? <i>Are all external doors and ports in the accommodation closed?</i>	☐	☐	R	
23) Le apparecchiature di condizionamento di tipo a finestra sono scollegate? <i>Are window-type air conditioning units disconnected?</i>	☐	☐		
24) Le aspirazioni dell'impianto di condizionamento che potrebbero permettere l'ingresso di vapori del carico sono chiuse? <i>air conditioning intakes which may</i>	☐	☐		
25) Le normative sull'uso delle cucine e di altre attrezzature di cucina sono osservate? <i>the requirements for use of galley equipment and other cooking appliances being observed?</i>	☐	☐	R	
26) Sono rispettate le normative sul fumo? <i>Are smoking regulations being observed?</i>	☐	☐	R	
27) Le normative sulle fiamme libere sono rispettate? <i>Are naked light regulations being observed?</i>	☐	☐	R	

28) E' stata prevista una via di fuga di emergenza? <i>Is there provision for an emergency escape?</i>	☐	☐		
29) A bordo ed a terra vi è sufficiente personale per fronteggiare un'emergenza? <i>Are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency?</i>	☐	☐	R	
30) Vi è un adeguato sistema d'isolamento nella connessione terra/bordo? <i>Are adequate insulating means in place in the ship/shore connection?</i>	☐	☐		
31) Sono state prese misure per assicurare una sufficiente ventilazione del locale ponte? <i>Have measures been taken to ensure sufficient pump room ventilation?</i>	☐	☐	R	
32) Se la nave ha capacità di _____, sono stati accertati i requisiti per le operazioni _____? <i>If the ship is capable of closed loading, have the requirements for closed operations been agreed?</i>	☐	☐	R	
33) Le linee di ritorno del vapore sono collegate? <i>Has a vapour return line been connected?</i>	☐	☐		
34) Se una linea di ritorno del vapore è collegata, sono stati controllati i parametri di funzionamento? <i>If a vapour return line is connected, have operating parameters been agreed?</i>	☐	☐		
35) E' posizionato esternamente il piano antincendio di emergenza? <i>Are ship emergency fire control plans located externally?</i>	☐	☐		

La nave deve essere obbligatoriamente dotata, di un sistema di Gas Inerte e pertanto si dovrà rispondere alle seguenti domande:

The ship must be fitted with an Inert Gas System and following questions should be answered.

SISTEMA GAS INERTE / INERTE GAS SYSTEM	NAVE / SHIP	TERMINALE / TERMINAL	CODICE / CODE	ANNOTAZIONI / REMARKS
36) E' il sistema di gas inerte completamente operativo ed in buono stato di efficienza? <i>Is the Inert Gas System fully operational and in good working order?</i>	☐	☐	P	
37) I sigilli di coperta sono in buono stato? <i>Are deck seals in good working order?</i>	☐	☐	R	

38) I livelli dei liquidi nei _____ sono corretti? <i>Are liquid levels in P/W breakers correct?</i>	☐	☐	R	
39) Gli analizzatori d'ossigeno fissi e portatili sono stati calibrati e stanno funzionando correttamente? <i>Have the fixed and portable oxygen analysers been calibrated and are they working properly?</i>	☐	☐	R	
40) I registratori di livello dell'ossigeno e della pressione del gas inerte stanno funzionando? <i>Are fixed IG pressure and oxygen content recorders working?</i>	☐	☐	R	
41) L'atmosfera in tutte le cisterne del carico è ad una pressione positiva con un contenuto di ossigeno dell'8 % o meno per volume? <i>Are all cargo tank atmospheres at positive pressure with an oxygen content of 8 % or less by volume?</i>	☐	☐	PR	
42) Tutte le valvole del Gas Inerte di ogni cisterna (se previste) sono correttamente predisposte e chiuse? <i>Are all the individual tank IG valves (if fitted) correctly set and locked?</i>	☐	☐	R	
43) Tutte le persone impiegate nelle operazioni del carico sono informate che, in caso di guasto al Generatore del Gas Inerte, devono sospendere le operazioni ed avvisare il Loading Muster? <i>Are all the persons in charge of cargo operations aware that in the case of failure of the Inert Gas Plant, discharge operations would cease and the terminal be advised?</i>	☐			

DICHIARAZIONE

Noi sottoscritti abbiamo controllato, ove richiesto, congiuntamente questa lista di controllo e siamo certi che è stata fatta in maniera corretta ed al meglio delle nostre conoscenze.

Abbiamo inoltre, preso accordi per effettuare ripetuti controlli, come ritenuto necessario e concordato, che gli articoli con la lettera "R" nella colonna "Codice" devono essere ricontrrollati ad intervalli non superiori a _____ ore.

Per la nave – il Comandante	Per il terminale – il Loading Master
Nome	Nome
Grado	Posizione
Firma	Firma
Data:	
Ora:	

DECLARATION

We the undersigned have checked, where appropriate jointly, the items on this check list and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We also made arrangements to carry out repetitive check as necessary and agreed that those items the letter "R" in the column "Code" should be re-checked at intervals not exceeding ____ hours.

For Ship - Captain	For Shore – Loading Master
Name	Name
Rank	Position
Signature	Signature
Date:	
Time:	