



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO NOGARO

Ordinanza n. 02/2013

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Porto Nogaro,

- VISTA** la Legge 28/01/1994 n.94, concernente del riordino della legislazione in materia portuale e le sue successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** Il D.M 22/07/1991 recante "Norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi";
- VISTA** la circolare DEM3/1160 datata 10/12/1999 del allora del Ministero dei Trasporti e della Navrgazione, contenente la disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto;
- VISTO** IL D.M. 16/12/2004 recante "Recepimento della Direttiva 2001/96/CE in materia di requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico/scarico delle navi porta rinfusa"
- VISTO** Decreto Legislativo 09/04/2008 n:81 recante l'attuazione della art. 01 della legge 03/08/2007 n 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- VISTO** IL Decreto Legislativo 27/08/1999 n 272, recante l' 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;
- VISTO** il Decreto del Ministero dei Trasporti 09/10/2006 n 1036, recante le procedure applicative del Codice Internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa, adottato dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) con risoluzione MSC23(59) del 23/05/1991;
- VISTA** la Circolare titolo Sicurezza della navigazione serie merci pericolose n 24/2010 in data 02/12/2010 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto;
- VISTO** il Decreto Dirigenziale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie Di porto n 1340 datato 30/11/2010, pubblicato; sul supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n 1 del 03/01/2011 recante "Aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo di carichi solidi alla rinfusa allegate al Decreto del Ministro della Marina mercantile 22/07/1991 e delle procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla Osta allo sbarco dei carichi medesimi", che abroga e sostituisce l'analogo provvedimento n 1077 del 31/12/2007;

	allo sbarco dei carichi medesimi", che abroga e sostituisce l'analogo provvedimento n 1077 del 31/12/2007;
VISTA	la Regola VI /1-2 della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, adottata a Londra il 01/11/1974 e successive modifiche ed integrazioni (SOLAS 74/78);
VISTO	il Codice di buone pratiche dell'ILO sulla sicurezza e salute nei porti del 30/05/2007;
VISTI	Artt. 17,62,81,179,180e 181 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione, parte marittima;

ORDINA

Articolo 1

L'Armatore o il Raccomandataro marittimo di una nave che deve imbarcare o sbarcare merci solide alla rinfusa nel porto di Porto Nogaro dovrà presentare, 24 ore prima dell'arrivo in porto:

1. l'istanza di imbarco o il Nulla Osta allo sbarco (facsimile allegato);
2. scheda di caricazione/ scaricazione/ transito di carichi solidi alla rinfusa (fac-simile allegato 2);
3. scheda informazioni sul carico (fac-simile allegato 3), oltre ad eventuali dichiarazioni/ certificati prescritti dalle tabelle relative ai singoli prodotti.

Articolo 2

Prima di iniziare le operazioni di imbarco o sbarco della merce solida alla rinfusa, l'Armatore o il Raccomandataro marittimo della nave, dovrà inviare via fax o posta elettronica (ucpontonogaro@mit.gov.it - P.E.C.: cpnog@pec.trasporti.gov.it). all'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro/ Sez. Tecnica Operativa, copia del piano di caricazione/ scaricazione di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (fac. simile all. 4), e copia della check list di sicurezza nave - terra di cui alla risoluzione A 862(20) (fac-simile allegato 5), documenti entrambi che devono essere concordati tra il Comandante della nave ed il rappresentante dell'impresa portuale/ terminal.

Art.3

In caso in cui lo sbarco di carichi solidi alla rinfusa riguardi merci suscettibili di emettere gas tossici o infiammabili o di causare impoverimento del contenuto di ossigeno prima dell'avvio delle operazioni commerciali, occorrerà esibire all'Autorità Marittima un certificato attestante lo stato di sicurezza delle stive rilasciato da un Consulente chimico di poro in osservanza dell'art. 25 del D. lgs. 272/1999.

Detta certificazione dovrà essere inviata, anche via fax (0431/629629), all'ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro/ Sez. Tecnica Operativa.

Art. 4

Nel caso in cui le operazioni commerciali riguardino merci pericolose alla rinfusa infiammabili allo stato solido, dovrà essere assicurata la vigilanza antincendio; disposto dall'ordinanza n. 15/2007 del 16.08.2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro.

Art. 5

rilasciata dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro. Durante le predette operazioni, il Comandante della nave ed il rappresentante dell'impresa portuale/ terminal, dovranno verificare la permanenza delle condizioni di sicurezza accertate congiuntamente in occasione della compilazione della check-list di sicurezza nave/terra e, in caso negativo, sospendere immediatamente le operazioni commerciali informando prontamente dell'accaduto Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro.

Art. 6

La presente ordinanza entra in vigore alle ore 00.01 del giorno 01/03/2013 ed abroga ogni eventuale precedente disposizione emanata e con essa in contrasto o incompatibile.

I contravventori alla presente ordinanza saranno puniti ai sensi degli art. 1174 e/o 1231 del Codice della Navigazione, salvo che il fatto non costituisca diverso o più grave reato.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante affissione all'albo dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, compresa l'inclusione della pagina "Ordinanze" del sito istituzionale www.guardiacostiera.it/portonogaro.

Porto Nogaro, lì 25/02/2013

IL COMANDANTE
T.V. (CP)  SPALLUTO

Copia conforme all'originale sottoscritta con
firma autografa e conservata presso questo
ufficio - Art.19 DPR 445/2000

AH' UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO NOGARO
To the Harbour Master Office - Coast Guard of PORTO NOGARO

Il sottoscritto _____ con sede in _____
The undersigned _____ *Address*
_____ tel. _____ fax. _____
_____ *Phone number* _____ *fax number*
armatore/ raccomandatario marittimo della nave _____ .n. IMO _____
Owner / ship's agent of the ship _____ *IMO no*
Bandiera _____ TSL(G1) _____ data di impostazione chiglia _____
Flag _____ *G.T* _____ *Year of built*
abilitata a navigazione _____ E.T.A _____ ormeggio _____
Navigation _____ *E.T.A.* _____ *Berth*

**CHIEDE
REQUIRES**

l'autorizzazione all'imbarco e trasporto/il nulla osta allo sbarco sulla/dalla nave predetta dei carichi di cui all'unità scheda di caricazione (*annesso 3 bis*);
the authorization to load and transport to unload the cargoes reported in the loading form (annex 3 bis) on /from the mentioned ship;

**DICHIARA:
DECLARES:**

che sulla base delle dichiarazioni ricevute lo stivaggio del carico a bordo sarà effettuato/è stato effettuato, a cura del comando di bordo, tenendo conto:
that aboard the stowage of the cargo will be made, by the master, considering:
1. della certificazione della nave;
the ship's certification;
2. della presenza di altro carico a bordo (merci pericolose e/o derrate alimentari);
the dangerous goods and/or foodstuffs aboard the ship;
3. dei criteri di separazione e stivaggio prescritti dal D.M. 22 luglio 1991 e, solo per navi in navigazione internazionale, delle norme di sicurezza di cui al cap. VI della SOLAS;
the methods of segregation and stowage established by D.M. 22 July 1991 and by safety regulations of SOLAS VI;
4. delle condizioni riportate nel libretto di carico di cui alla regola 7.2 del cap. VI della SOLAS o nel fascicolo di istruzioni al comandante della nave sulla stabilità vidimato dall'organismo tecnico;
the booklet according to SOLAS VJ/7.2;
5. del piano di caricazione/scaricazione, concordato tra comandante e rappresentante del terminale di cui alla regola 7.3 del cap. VI della SOLAS (*annesso 5*).
the loading / unloading plan, agreed by master and terminal, according to SOLAS VJ/7. (Annex 5).

**ALLEGA:
ENCLOSES:**

- ☐ DOCUMENTAZIONE PER NAVI ADIBITE AL TRASPORTO DI CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSIONE
- ☐ COPIA DELLA SCHEDA INFORMAZIONI SUL CARICO;
- ☐ DICHIARAZIONE DEL CARICATORE
- ☐ DICHIARAZIONE AGGIUNTIVA PRESCRITTA DALLA TABELLA RELATIVA AL PRODOTTO
- ☐ COPIA DICHIARAZIONE DI CUI ALLA REGOLA 10.2 DEL CAP. XII SOLAS.

Data. _____
Date

(Nome, cognome e firma)
(Name, surname and signature)

All'Autorità Marittima di To the Harbour Master Office of		SCHEDA DI CARICAZIONE /SCARICAZIONE /TRANSITO DI CARICHI SOLIDI ALLA RINFUSA FOR/11 FOR LOADING/UNLOADING/TRANSIT OF SOLID BULK CARGOES			
NAVE: SHIP'S NAME: Nazionalità: Nationality:	Stazza lorda: Gross tonnage: Uff. iscrizione: Port of Registry:	N° iscrizione: Official number:	Viaggio da: Voyage from: a: to:	Eventuale scalo in porto italiano: Italian port of call:	
NOME TECNICO DELLA MERCE TECHNICAL NAME OF THE GOODS		GRUPPO GROUP	QUANTITÀ QUANTITY	N°ONU UN No.	CLASSE CLASS
DOCUMENTI ALLEGATI DOCUMENTS TO BE ENCLOSED ☐ ☐ ☐ ☐			IL RACCOMANDATARIO MARITTIMO THE SHIP'S AGENT		
			L'AUTORITÀ MARITTIMA THE HARBOUR MASTER OFFICE		

SCHEDA INFORMAZIONI SUL CARICO

FORM FOR CARGO INFORMATION

Caricatore <i>Shipper</i>		Numero(i) di riferimento <i>Reference number(s)</i>
Destinatario <i>Consignee</i>		Vettore <i>Carrier</i>
Nome/mezzo di trasporto <i>Name /means of transport</i>	Luogo-porto di partenza <i>port- piace of departure</i>	Istruzioni o altro <i>Instructions or other matters</i>
	Luogo-porto di destinazione <i>Port- piace of destinaton</i>	
Descrizione generale del carico (Tipo di materiale e pezzatura) <i>General description of the cargo</i> (Type of material, particle size)		Massa lorda (kg,-tonnellate) <i>Gross mass (kg-tonnes)</i>
Specifiche del carico: <i>Spseclflcation of the cargo:</i> - Fattore di stivaggio <i>Stowage facto,</i> - Angolo di riposo <i>Angle of repose</i> - Istruzioni per H livellamento <i>Trimmlng procedures</i> - Proprietà chimiche * se presenti pericoli potenziali <i>Chemical properties * if potentsi hazard</i> " come classe IMO, n° UN e n° EmS *e.g. <i>IMO class, UN No. and EmS No.</i>		
Speciali proprietà del carico <i>Relevant special properties of the cargo</i>		Certificati addizionali * <i>Additlona/ certificate(s)*</i> ☐ Certificato del contenuto di umidità e del valore di umidità limite per il trasporto <i>Certificate of moisture content and transportable moisture limit</i> ☐ Certificato attestante resposizione all'ambiente <i>Weathering certificate</i> ☐ Certificato di esenzione <i>Exemptlon certificate</i> ☐ Altro (specificare) <i>Other (specify)</i> * se richiesti • <i>if required</i>

DICHIARAZIONE DECLARATION Con la presente dichiaro che la spedizione è completamente e accuratamente descritta e che i risultati delle prove forniti e le altre specifiche, per quanto ne sia a conoscenza, sono corretti e possono essere considerati rappresentativi del carico da imbarcare. <i>I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.</i>	Nome/qualifica, compagnia/organizzazione di chi firma <i>Name/status, company/organization of signatory</i> Luogo e data <i>Place and date</i> Firma per conto del caricatore <i>Signature on behalf of shipper</i>
---	--

Al Decreto Ministeriale 1340 del 30 novembre 2010

Annesso 2

Il piano di evacuazione / evacuation deve essere preparato secondo il modello mostrato qui sotto. Può essere utilizzato uno schema differente, assicurandosi che contenga tutte le informazioni essenziali contenute all'interno della cornice più marcata.

The loading / unloading plan should be prepared in a form such as shown below. A different form may be used provided it contains the essential information enclosed in the heavy line box.

Al Decreto dirigenziale 1.340 del 30 novembre 2010.

The loading / unloading plan should be prepared in a form such as shown below. A different form may be used provided it contains the essential information enclosed in the heavy line box.

[illegible]

Non sono ammesse variazioni senza l'approvazione del primo ufficiale. Se si usano due mezzi di comunicazione le sequenze operative vanno numerate 1A, 1B, 2A ecc. Tutte le voci dentro la cornice più esterna vanno compilate nel modo più completo possibile; quelle al di fuori sono opzionali.

No deviations from above given prior approval of chief mate.
Power to numbered 1A, 1B, 2A etc. without giving two leaders.
All entries in the box must be completed as far as possible. The entries outside the box are optional.

1) i momenti flessionali (BM) e le forze di taglio (SF) vanno espressi come percentuale del valore massimo in punto per la fase intermedia e del valore massimo per la fase finale. In ogni caso il piano di caricatura/quadratura si deve ritenere all'interno dei limiti ammessi in presenza di forze di taglio, di momenti flessionali e in funzione della qualità di carico di spinta applicabile, dove applicabile. Le operazioni di calcolazione/quadratura vanno intervenute per permettere lo avanzamento o la dilatazione della vettura per i carichi nei limiti previsti;

2) Reading moments (BM) and shear forces (SF) are to be expressed as %age of maximum permitted in port values for intermediate stages, and of maximum permitted at port values for the final stage. Every step in the loading/unloading plan must remain within the allowed limits for load, under these forces, bending moments, and shears per load, where applicable. Loading/unloading operation may have to be paused to allow for ballasting/delballasting in order to keep actual values within limits.

CHECK-LIST DI SICUREZZA TERRA-NAVE
SHIP SHORE SAFETY CHECK LIST

Per caricazione / scaricazione di navi trasportanti carichi solidi alla rinfusa
For loading or unloading dry bulk cargo carriers

Data:
Date

Porto: Terminale / Banchina.....
Port Terminal/ Quay

Pescaggio nella zona di ormeggio:.....
Available depth of water in berth

Altezza minima riferita alla linea di galleggiamento *:
Minimum air draft *

Nome della nave:
Ship's name

Pescaggio all'arrivo (letto/calcolato):
Arrival draft (read / calculated)

Altezza riferita alla linea di galleggiamento:
Air draft

Pescaggio alla partenza (calcolato):
Calculated departure draft...

Altezza riferita alla linea di galleggiamento:
Air draft

*IL termine altezza minima riferita alla linea di galleggiamento deve essere considerato con attenzione: se la nave è su di un fiume o estuario, normalmente questo indica l'altezza massima dell'albero per poter passare sotto i ponti, mentre in banchina indica l'altezza disponibile o richiesta per passare sotto i sistemi di caricazione-scaricazione.
'the term air draft should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under loader or unloader.

Il comandante e il responsabile del terminale, o un loro rappresentante, devono compilare congiuntamente la check-list. Per la sicurezza delle operazioni si richiede che si risponda affermativamente a tutte le domande e che si vistino tutte le voci. Se ciò non è possibile, devono essere forniti i motivi, e gli accordi raggiunti riguardo alle precauzioni da prendere tra la nave e il terminale. Se una domanda non fosse applicabile scrivere "N/A", spiegando, se possibile, il perché.

The master and terminal manager, or their representatives, should complete the check list jointly. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining why if appropriate.

	NAVE SHIP	TERMINALE TERMINAL
1. Il pescaggio nella zona di onneggio e l'altezza riferita alla linea di galleggiamento sono sufficienti per le operazioni di caricazione / scaricazione? <i>Is the depth of water at the berth, and the air draft, adequate for the cargo operation to be completed?</i>	☐	
2. I sistemi di ormeggio sono adatti per contrastare gli effetti locali della marea, della corrente, delle condizioni meteorologiche, del traffico e della nave in banchina? <i>Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?</i>	☐	
3. In caso di emergenza, la nave è in grado di allontanarsi dalla banchina in qualunque momento? <i>In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?</i>	☐	☐
4. Esiste un mazzo di accesso sicuro tra la nave e la banchina? Controllato da: Nave / Terminale (sbarrare la voce corretta) <i>Is there safe access between the ship and the wharf?</i> <i>Tended by Ship/Terminal</i> <i>(cross out as appropriate)</i>	☐	
5. Il sistema di comunicazione concordato tra la nave e il terminale è operativo? Metodo di comunicazione.....Lingua..... Canali radio / numeri di telefono..... <i>Is the agreed ship / terminal communications system operative?</i> <i>Communication method Language.....</i> <i>Radio channels / telephone numbers.....</i>	☐	
6. Sono chiaramente identificate le persone a cui fare riferimento durante le operazioni? Personale di contatto della nave..... Personale di contatto a terra..... Ufficio..... <i>Are the liaison contact persons during operations positively identified?</i> <i>Ship contact persons</i> <i>Shore contact persons</i> <i>Location.....</i>	☐	
7. Ci sono, a bordo, equipaggio e, a terra, personale sufficienti per affrontare un'emergenza? <i>Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal for emergency?</i>	☐	

	NAVE SHIP	TERMINALE TERMINAL
8. Sono state comunicate e concordate operazioni di bunkeraggio ? <i>Have any bunkering operations been advised and agreed?</i>	☐	☐
9. Sono state comunicate e concordate riparazioni alla banchina o alla nave? <i>Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed ?</i>	☐	☐
10. E' stata concordata una procedura per riferire e registrare eventuali danni derivanti dalle operazioni di caricazione / scaricazione ? <i>Have a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed ?</i>	☐	☐
11. La nave è fornita di copia delle norme portuali e del terminale, incluse le prescrizioni di sicurezza ed antinquinamento e i dettagli dei servizi di emergenza ? <i>Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?</i>	☐	☐
12. Il caricatore ha comunicato al Comandante le caratteristiche del carico, secondo quanto indicato dalle prescrizioni del Capitolo VI della SOLAS ? <i>Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter VI of SOLAS?</i>	☐	☐
13. L'atmosfera nelle stive e nei locali chiusi in cui può essere necessario entrare è sicura, sono stati identificati i carichi fumigati ed è stata concordata tra la nave e il terminale la necessità di monitorare l'atmosfera? <i>Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?</i>	☐	☐
14. Sono stati forniti alla nave / terminale il valore della capacità di movimentazione del carico ed ogni valore limite di movimento dei caricatori / scaricatori ? Caricatore..... Caricatore..... Caricatore..... <i>Have cargo handling capacity and any limit of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?</i> Loader..... Loader..... Loader.....	☐	☐

	NAVE SHIP	TERMINALE TERMINAL
15. E' stato definito un piano di caricazione / scaricazione per ogni fase di caricazione/discarica della zavorra o scaricazione/zavorramento ? Copia depositata a <i>Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading / deballasting or unloading / ballasting ?</i> <i>Copy lodged with.....</i>	☐	☐
16. Sono state chiaramente identificate nel piano di caricazione / scaricazione le stive in cui si dovrà lavorare, evidenziando la sequenza dei lavori, la quantità e la quantità di carico da trasferire ogni volta che la stiva lavora? <i>Has the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?</i>	☐	
17. E' stata valutata la necessità di livellare il carico nella stive e concordati il metodo e il grado ?. <i>Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed ?</i>	☐	
18. Sia la nave che il terminale sono d'accordo che nel caso in cui il programma di zavorramento rimanga indietro rispetto alle operazioni sul carico, sarà necessario interrompere le operazioni di caricazione / scaricazione finché lo zavorramento non sarà tornato in pari? <i>Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up ?</i>	☐	☐
19. Sono state esplicitate alla nave ad accettate, le procedure per la rimozione dei residui di carico dalle stive durante la scaricazione ? <i>Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?</i>	☐	☐
20. Sono state definite e concordate le procedure per l'assetto definitivo della nave in caricazione ? <i>Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed ?</i>	☐	☐

21. Al terminalⁱ è stato riferito il tempo richiesto dalla nave
per essere pronta a partire, al termine delle operazioni?
*Has the terminal advised of the time required for the
ship to prepare for sea, on completion of cargo work?*

NAVE
SHIP

TERMINALE
TERMINAL

☐

Ora
Time

Data.....
Date

Per la nave
For ship

Per il terminale
For terminal

Grado
Rank

Posizione/ titolo
Position / title.

LINEE GUIDA PER LA COMPILAZIONE DELLA CHECK-LIST DI SICUREZZA TERRA-NAVE

GUIDEUNES FOR COMPLETING THE SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST

Il fine della check-list di sicurezza terra-nave è quello di migliorare il rapporto di lavoro tra la nave e il terminal, e perciò di incrementare la sicurezza durante le operazioni. Malintesi ed errori si hanno quando gli ufficiali delle navi non comprendono le intenzioni del personale del terminal, e lo stesso succede quando il personale del terminal non capisce cosa la nave possa o non possa fare in sicurezza.

La compilazione congiunta della check-list è utile per permettere alla nave e al personale del terminal di riconoscere i pericoli potenziali e meglio prepararsi per affrontarli.

The purpose of the Ship/Shore Safety Checklist is to improve working relationships between ship and terminal and thereby to improve the safety operations. Misunderstandings occur and mistakes can be made when ships' officers do not understand what the ship can and cannot safely do.

Completing the check-list together is intended to help ship and terminal personnel to recognize potential problems, and to be better prepared for them.

1. Il pescaggio nella zona di ormeggio e l'altezza riferita alla linea di galleggiamento* sono sufficienti per le operazioni di caricazione / scaricazlone?

Il pescaggio deve essere determinato sull'intera area che sarà occupata dalla nave, e il terminal deve essere informato dei valori di pescaggio e di altezza massima riferita alla linea di galleggiamento della nave necessari durante le operazioni. Qualora il pescaggio dopo la caricazione determini una ridotta altezza dell'acqua sotto la chiglia, il comandante deve valutare e confermare che il pescaggio proposto per la partenza è sufficiente e sicuro.

Devono essere fornite alla nave tutte le informazioni disponibili riguardanti la densità e gli inquinanti dell'acqua nella zona di ormeggio.

*Il termine altezza riferita alla linea di galleggiamento deve essere considerato con attenzione: se la nave è su di un fiume o estuario, normalmente questo indica l'altezza massima dell'albero per poter passare sotto i ponti, mentre in banchina indica l'altezza disponibile o richiesta per passare sotto i sistemi di caricazione-scaricazlone.

Is the depth of water at the berth, and the air draught *, adequate for the cargo operations to be completed ?

The depth of water should be determined over the entire area the ship will occupy, and the terminal should be aware of the ship's maximum air draught and water draught requirements during operations. Where the loaded draught means a small underkeel clearance at departure, the Master should consult and confirm that the proposed departure draught is safe and suitable.

The ship should be provided with all available information about density and contaminants of the water at the berth.

** The term air draught should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloaders.*

2. I sistemi di ormeggio sono adatti per contrastare gli effetti locali della marea, della corrente, delle condizioni meteorologiche, del traffico e delle navi in banchina?

Bisogna prestare la dovuta attenzione alla necessità di predi porre efficienti parabordi. Le navi devono rimanere ben assicurate ai loro ormeggi. Lungo i moli e le banchine bisogna evitare l'oscillare delle navi mantenendo ben tesi i cavi di ormeggio; bisogna prestare attenzione ai movimenti delle navi causati dalla marea, dalla corrente, dal passaggio delle altre navi o dalle operazioni in corso.

Non si devono usare insieme nella stessa direzione cavi in acciaio e cime in fibra, a causa della differente elasticità.

Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside ?

Due regard should be given to the need for adequate fendering arrangements. Ships should remain well secured in their moorings. Alongside piers or quays, rangling of the ship should be prevented by keeping mooring lines taut; attention should be given to the movement of the ship caused by tides, current or passing ships and by the operation in progress.

Wire ropes and fibre ropes should not be used together in the same direction because of differences in their elastic properties.

3. In caso di emergenza, la nave è in grado di allontanarsi dalla banchina in qualunque momento ?

La nave deve di norma essere in grado di muoversi autonomamente con breve preavviso, a meno che non sia stato raggiunto l'accordo con il rappresentante del terminal e l'autorità portuale, dove applicabile, di tenere ferma la nave.

In caso di emergenza, una nave può incontrare ostacoli nell'abbandonare l'ormeggio con breve preavviso per una serie di fattori. Questi includono la bassa marea, un eccessivo pescaggio, la mancanza di rimorchiatori, l'impossibilità di navigare di notte, il motore principale spento, ecc.. Sia la nave che il terminal devono essere sapere se uno qualsiasi di questi fattori è presente, così da potere prendere ulteriori precauzioni, se necessario.

Le procedure da utilizzarsi in caso di emergenza per le operazioni di allontanamento dall'ormeggio devono essere concordate, tenendo conto dei possibili rischi. Se sono necessari cavi di rimorchio di emergenza, questi devono essere posizionati e assicurati prestando molta attenzione.

In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?

The ship should normally be able to move under its own power at short notice, unless agreement immobilise the ship has been reached with the terminal representative, and the port authority where applicable.

In an emergency a ship may be prevented from leaving the berth at short notice by a number of factors. These include low tide, excessive trim or draught, lack of tugs, no navigation possible at night, main engine immobilised, etc. both the ship and the terminal should be aware if any of these factors apply, so that extra precautions can be taken if needed.

The method to be used for any emergency unberthing operation should be agreed taking into account the possible risks involved. If emergency towing-off wires are required, agreement should be reached on their position and method of securing.

4. Esiste un mezzo di accesso sicuro tra la nave e la banchina?

Il mezzo di accesso tra la nave e la banchina deve essere sicuro e a norma di legge, e deve essere predisposto o dalla nave o dal terminal. Esso deve consistere di una passerella apposita o di una scaletta con una rete di sicurezza sottostante. Il mezzo di accesso deve essere controllato, dal momento che può venire danneggiato dalle variazioni di altezza o di pescaggio; **le persone incaricate di controllarlo devono essere concordate tra la nave e il terminal, e registrate sulla check-list**

La passerella deve essere posizionata in modo che non sia proprio al di sotto del carico sospeso durante la caricazione / scaricazione. Deve essere ben illuminata quando è buio. Un salvagente anulare con sagola galleggiante deve essere sempre disponibile a bordo, vicino alla passerella o alla scaletta di cortesia.

Is there safe access between the ship and the wharf?

*The means of access between the ship and the wharf must be safe and legal, and may be provided by either ship or terminal. It should consist of an appropriate gangways or accommodation ladder with a properly fastened safety net underneath it. Access equipment must be tended, since it can be damaged as a result of changing heights and draughts; **persons responsible for tending it must be agreed between the ship and terminal, and recorded in the checklist.***

The gangway should be positioned so that it is not underneath the path of cargo being loaded or unloaded. It should be well illuminated during darkness. A lifebuoy with a heaving line should be available on board the ship near the gangway or accommodation ladder.

5. Il sistema di comunicazione concordato tra la nave e il terminal è operativo ?

Le comunicazioni tra l'ufficiale responsabile in servizio sulla nave e il personale a terra devono essere mantenute nel modo più efficiente possibile. Il **metodo di comunicazione e la lingua concordati, oltre ai numeri di telefono necessari e/o ai canali radio, devono essere riportati nella check-list.**

Is the agreed ship/terminal communications system operative ?

*Communication should be maintained in the most efficient way between the responsible officer on duty on the ship and the responsible person ashore. **The selected system of communication and the language to be used, together with the necessary telephone numbers and/or radio channels, should be recorded in the checklist***

6. Sono chiaramente identificate le persone a cui fare riferimento durante le operazioni?

Il personale di controllo a bordo e a terra deve mantenersi in comunicazione costante tra loro e con i rispettivi responsabili. I **loro nomi e, se necessario, dove sono rintracciabili, devono essere riportati sulla check-list.**

Lo scopo è quello di prevenire l'insorgere di situazioni pericolose, ma, se ciò non fosse possibile, un buon sistema di comunicazione e il sapere chi è responsabile possono essere strumenti efficaci per affrontare l'emergenza.

Are the liaison contact persons during operations positively identified?

*The controlling personnel on ship and terminal must maintain an effective communication with each other and their respective supervisors. **Their names, and if appropriate where they can be contacted, should be recorded in the checklist.***

The aim should be to prevent development of hazardous situations, but if such a situation does arise, good communication and knowing who has proper authority can be instrumental in dealing with it.

7.1. CI sono, a bordo, equipaggio e, a terra, personale sufficienti per affrontare un'emergenza ?

Non è possibile o consigliabile valutare tutte le situazioni, ma è importante che vi sia un sufficiente numero di persone sia a bordo che a terra, durante l'intera durata della sosta della nave, in modo da poter affrontare l'eventuale emergenza.

I segnali da usarsi in caso di una emergenza a terra o a bordo devono essere ben compresi e conosciuti da tutto il personale coinvolto nelle operazioni.

Are sclequste crew on bosrd, snd adequste staff ln the terminal, tor emergency ?

It is not possible or desirable to specify a/l conditions, but it is important that a sufficient number of personnel should be on board the ship and in the tenninal throughout the ship's stay, to dea/ with an emergency.

The signals to be used in the event of an emergency arising ashore or on board should be clearly understood by ali personnel involved in cargo operations.

8. Sono state comunicate e concordate operazioni di bunkeraggio?

Devono esseri identificati la persona che a bordo si occupa delle operazioni di bunkeraggio, il tempo necessario, il metodo di rifornimento (da terra con una condotta, con una bettolina ecc.) e la posizione del punto di bunkeraggio a bordo. Le operazioni di bunkeraggio devono essere coordinate con le operazioni relative al carico. Le procedure devono essere concordate con il terminal.

Have any bunkerlng operations been advlsed and agreed ?

The person on board in charge of bunkerlng must be Identified, together with the time, method of de/ivery (hose from shore, bunker barge, etc.) and the location of the bunker point on board. Loading of bunkers should be coordinateci with the cargo operation. The tenninal shou/d confirm agreement to the procedure.

9. Sono state comunicate e concordate riparazioni alla banchina o alla nave?

I lavori che comportano uso di fonti di calore, comprese le saldature, le combustioni o l'uso di fiamme libere, sia che awengano a bordo che in banchina, necessitano di un permesso particolare.

Per i suddetti lavori è necessario un "certificato di non pericolosità", rilasciato da un consulente chimico di porto.

I lavori sul ponte che possano interferire con le operazioni relative al carico devono essere coordinati.

Have any intended repalrs to wharf or shlp whilst slongside been lidvlse and agreed?

Hot work, involving welding, bumng or use of naked flame, whether on the ship or the wharf may require a hot work permit.

In this case a gas free certificate wi/1 be necessary, issued by a certified marine chemist approved by Administration.

Work on deck which could interfere with cargo work; will need to be coordinated.

10. E' stata concordata una procedura per riferire e registrare eventuali danni derivanti dalle operazioni di carlcazione / scaricazione ?

In questo tipo di operazioni possono verificarsi danni. Per evitare contrasti, è necessario concordare, prima dell'inizio delle operazioni commerciali, una procedura per registrare eventuali danni. Un accumulo di lievi danni alle opere in acciaio può causare una significativa perdita in robustezza per la nave, perciò è necessario segnalare ogni danno, in modo da poter prowedere subit alla riparazione.

Has the procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?

Operational damage can be expected in a harsh trade. To avoid conflict, a procedure must be agreed, before cargo operations commence to record such damage. An accumulation of small items of damage to stowage work can cause significant loss of strength for the ship, so it is essential that damage is noted, to allow prompt repair.

11. La nave è fornita di copia delle norme portuali e del terminal, incluse le prescrizioni di sicurezza ed antinquinamento e i dettagli dei servizi di emergenza?

Sebbene molte informazioni vengano normalmente fornite dall'agente marittimo, è opportuno fornire alla nave, al momento del suo arrivo, una scheda informativa contenente queste informazioni e anche ogni regola locale sulla scarica delle acque di zavorra e sul lavaggio delle stive.

Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?

Although much information will normally be provided by a ship's agent, a fact sheet containing this information should be passed to the ship on arrival, and should include any local regulations controlling the discharge of ballast water and hold washings.

12.11 Il caricatore ha comunicato al Comandante le caratteristiche del carico, secondo quanto indicato dalle prescrizioni del Capitolo VI della SOLAS?

Il caricatore deve fornire al Comandante tutte le informazioni di cui è in possesso riguardanti, per esempio, il tipo di carico, la granulometria, la quantità da imbarcare, il fattore di stivaggio e il contenuto di umidità del carico. L'IMSBC Code fornisce le linee guida a questo riguardo.

La nave deve essere avvisata di ogni materiale che possa contaminare o reagire con il carico pianificato, e la nave deve assicurare che le stive non contengano tali materiali.

Has the shipper provided the master with the particulars of the cargo in accordance with requirements of chapter VI of SOLAS?

The shipper should pass to the Master, for example, the grade of cargo, particle size, quantity to be loaded, stowage factor, and cargo moisture content. The IMSBC Code gives guidance on this.

The ship should be advised of any materials which may contaminate or react with the planned cargo, and the ship should ensure that the holds are free of such materials.

13. L'atmosfera nelle stive e nei locali chiusi in cui può essere necessario entrare è sicura, sono stati identificati i carichi fumigati ed è stata concordata tra la nave e il terminal la necessità di monitorare l'atmosfera?

La corrosione della struttura in acciaio o le caratteristiche del carico possono portare alla formazione di un'atmosfera pericolosa. Attenzione va prestata a: la diminuzione dell'ossigeno nelle stive; gli effetti della fumigazione sia del carico da sbarcare, sia del carico da imbarcare, stazionato nei silos, da dove il gas può diffondersi a bordo senza alcun avvertimento; lo sviluppo di gas, velenosi o esplosivi, dalle stive adiacenti o da altri spazi per il carico.

Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?

Rusting of steelwork; or the characteristics of a cargo may cause a hazardous atmosphere to develop. Consideration should be given to: oxygen depletion in holds; the effect of fumigation either of cargo to be discharged, or of cargo in a silo before

unloading from where gas can be swept on board along with the cargo with no warning to the ship, and leakage of gases, whether poisonous or explosive, from adjacent holds or other spaces.

14. Sono stati forniti alla nave / terminal il valore della capacità di movimentazione del carico ed ogni valore limite di movimento dei caricatori / scaricatori ?

Il numero di mezzi di carica / scarica da utilizzare deve essere concordato, e le loro capacità di movimentazione devono essere conosciute da entrambe le parti. Il **valore massimo concordato della rata di carica / scarica deve essere riportato nella checklist.**

Devono essere indicati i limiti entro cui i mezzi di carica / scarica devono muoversi. Questa informazione è essenziale quando si pianificano le operazioni relative al carico per una banchina dove una nave deve essere spostata da una posizione ad un'altra per essere caricata. L'equipaggiamento deve venire sempre controllato per riscontrare eventuali difetti e per assicurarsi che sia stato pulito ogni residuo del precedente carico. La precisione dei dispositivi di pesatura deve essere verificata frequentemente.

Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?

The number of loaders or unloaders to be used should be agreed with their capabilities understood by both parties. The agreed maximum transfer rate for each loader/unloader should be recorded in the checklist.

Limits of travel of loading or unloading equipment should be indicated. This is essential information when planning cargo operations in berths where a ship must be shifted from one position to another due to loading. Gear should always be checked for faults and that it is clear of contaminants from previous cargoes. The accuracy of weighing devices should be ascertained frequently.

15. E' stato definito un piano di carica / scarica per ogni fase di carica / scarica della zavorra o scarica / zavorramento ?

Se possibile la nave deve preparare tale piano prima del suo arrivo. Per permettere alla nave di farlo, il terminal deve fornire ogni informazione necessaria alla nave a tal proposito. Per le navi che richiedono il calcolo della resistenza longitudinale, il piano deve tenere conto di ogni valore limite ammissibile per i momenti flettenti e per le forze di taglio il piano deve essere concordato con il terminal e una copia di esso deve essere consegnata per l'uso da parte dello staff del terminal. Tutti gli ufficiali di guardia a bordo e i sovrintendenti del terminal devono avere accesso ad una copia del piano. Non sono ammesse deviazioni dal piano non concordate con il comandante.

In accordo con la regola VII/7 SOLAS, si deve presentare una copia del piano all'autorità competente dello Stato del porto. La persona che riceve tale copia va segnata nella checklist.

Has cargo loading and unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?

Where possible the ship should prepare the plan before arrival. To permit her to do so the terminal should provide whatever information the ship requests for planning purposes. On ships which require longitudinal strength calculations, the plan should take account of any permissible maxima for bending moments and shear forces. The plan should be agreed with the terminal and a copy passed over for use of terminal staff. All watch officers on board and terminal supervisors should have access to a copy. No deviation from the plan should be allowed without agreement of the master.

According to SOLAS regulation VI/7, it is required to lodge a copy of the plan with the appropriate authority, of the port State. The person receiving the plan should be recorded in the checklist.

16. Sono state chiaramente identificate nel piano di caricazione / scaricazione le stive in cui si dovrà lavorare, evidenziando la sequenza dei lavori, la quantità e il tipo di carico da trasferire ogni volta che la stiva lavora?

Le informazioni necessarie devono essere fornite nel modello mostrato nell'Annesso 6.

Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?

The necessary information should be provided in the form as set out in Annex 6.

17. **E' stata valutata la necessità di livellare il carico nelle stive e concordati il metodo e il grado?**

Un metodo ben conosciuto è il livellamento che viene effettuato direttamente con la condotta di carico, e questo normalmente fornisce risultati soddisfacenti. Altri metodi usano ruspe, caricatori frontali, deflettori a pala, macchinari di livellamento e anche il livellamento manuale. Il grado di livellamento dipende dalla natura del carico, e deve essere in accordo con l'IMSBC Code.

Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed?

A well-known method is spout trimming, and this can usually achieve a satisfactory result. Other methods use bulldozers, front-end loaders, deflector blades, trimming machines or even manual trimming. The extent of trimming will depend upon the nature of the cargo, and must be in accordance with the IMSBC Code.

18. **Sia la nave che il terminal sono d'accordo che nel caso in cui il programma di zavorramento rimanga indietro rispetto alle operazioni sul carico, sarà necessario interrompere le operazioni di caricazione / scaricazione finché lo zavorramento non sarà tornato in pari?**

Tutte le parti avranno interesse affinché le operazioni di caricazione / scaricazione non vengano interrotte, se possibile. Comunque, se i programmi relativi al carico o alla zavorra non sono alla pari, deve essere ordinata, e accettata dal terminal, l'interruzione delle operazioni da parte del Comandante... per scongiurare la possibilità di sottoporre a sforzi intensi la struttura della nave.

Il piano di caricazione definisce spesso alcune fasi di controllo delle operazioni, quando le condizioni dovranno fornire conferma che le operazioni relative al carico e alla zavorra procedono di pari passo.

Se la rata massima alla quale la nave può ricevere in sicurezza il carico è inferiore alla capacità di movimentazione del terminal, può essere necessario concordare delle pause nel programma di trasferimento del carico a bordo oppure il terminal dovrà far operare i propri macchinari al di sotto della capacità massima.

Nelle zone in cui è probabile incontrare una temperatura ambientale molto bassa, deve essere valutato il potenziale pericolo di congelamento delle zavorre o delle linee relative alla zavorra.

Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operations, it will be necessary to suspend cargo operations until the ballast operation has caught up?

All parties will prefer to load or discharge the cargo without stops if possible. However, if the cargo or ballast programmes are out of step a stop to cargo handling must be

ordeliid by the Master and accepted by the terminal to avoid the possibility of inadvertent/y overstressing the ship's structure.

A cargo operations pian Will often indicate cargo check points, when canditions will also allow confirmation that the cargo and ba/Jast hsndling operations are in alignment.

If the maximum rate at which the ship can safely accept the cargo ls less than the cargo handllng capacity of the terminal, it may be necessary to negotiate pauses in the cargo transfer programme or tor the terminal to operate equipment at less than the maximum capacity.

In areas where extrernely cold weather is likely, the potentisi for frozen ballast or ballast lines should be recognized.

19. Sono state esplicitate alla nave ed accettate, le procedure per la rimozione dei residui di carico dalle stive durante la scaricazlone?

L'uso di ruspe, caricatori frontali o martelli pneumatici per smuovere il materiale sfuso, deve essere valutato con cura, in quanto procedure errate possono danneggiare o defonnare le strutture in acciaio della nave. Un accordo precedente sulla necessità e il metodo, oltre ad una adeguata supervisione degli operatori, permetterà di evitare reclami o danneggiamenti alla struttura della nave.

Have the Intended procedures for removing cargo residues loading In the holds whlle unloading, been explained to the shlp and accepted ?

The use of bulldozers, front-end loaders or pneumatic/hydraulic hammers to shake material toose, should be undertaken with care as wrong procedures can damage or dlstort ships' steel work;. Prior agreement to the need and method intended, together with adequate supeNision of operators wi/1 avoid subsequent claims or weakening of the ship's structure.

20. Sono state definite e concordate la procedure per l'aaaetto definitivo della nave In carlcazlone?

Ogni stima che sia stata effettuata all'inizio delle operazioni di caricazlone per aggiustare l'assetto della nave può essere considerata solo come una previsione, e non deve essere tenuta In troppa considerazione. Tale valore ha senso perché assicura che la prescrizione non è stata trascurata o ignorata. I valori effettivi delle quantità e i posizionamenti da utilizzarsi per raggiungere l'assetto definitivo della nave dipendono dalle letture del valore di pescaggio prese appena prima.

La nave deve essere informata della portata dei mezzi di trasportatori, dal momento che tale quantità può essere ingente e può essere caricata ancora merce quando viene dato l'ordine di "interrompere la carlcazione". Questo valore deve essere registrato nella check-list.

Have the procedures to adjust the final trim of the loading shlp been decided and agreed?

Any tonnages proposed at the commencement of loading for adjusting the trim of the sh/p can only be provisional and too much importance should not be attached to them. The significance lies In ensuring that the requirement is not overlooked or ignored. The actual quantities and positions to be used to achieve final ship's trim will depend upon the draft readings taken immediately beforehand.

The shlp should be informed of the tonnage on the conveyor system slnce that quantlty may be large and must still be loaded when the order "stop loading" is given. This figure should be recorded in the checklist.

21.- Al terminal è stato riferito Il tempo richiesto dalla nave per essere pronta a partire, al termine delle operazioni?

La procedura per prendere il largo rimane importante, come lo è sempre stata, e non si deve economizzare su di essa. I boccaporti devono essere progressivamente chiusi al termine delle operazioni, così che solo uno o due di essi rimanga da chiudere al termine delle operazioni relative al carico.

I moderni terminal con pescaggio elevato per grandi navi possono avere alcuni brevi corridoi di transito prima di poter raggiungere il mare aperto. Il tempo necessario per allontanarsi, perciò, può variare tra il giorno e la notte, tra l'estate e l'inverno, o in funzione delle condizioni meteorologiche.

Bisogna avvertire immediatamente il terminal se si ha necessità di un tempo maggiore.

Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?

The procedure of securing for sea remains as important as it ever was, and should not be skimped. Hatches should be progressively secured on completion so that only one or two remain to be closed after cargo work is finished.

Modern deep water terminals for large ships may have very short passages before the open sea is encountered. The time needed to secure, therefore may vary between day or night, summer or winter, fine weather or foul weather.

Early advice must be given to the terminal if an extension of time is necessary.