



R

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO – GUARDIA COSTIERA TORRE ANNUNZIATA

(tel. 081-8611855 – fax 081-8622978 – E-mail torreannunziata@guardiacostiera.it – Sito internet www.guardiacostiera.gov.it – Numero blu 1530)

ORDINANZA N° 15/2018

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Torre Annunziata:

- VISTA** la propria Ordinanza n. 01/97 e successive modifiche ed integrazioni con il quale è stato approvato il **"Regolamento di sicurezza per le operazioni di carico, transito, trasporto e scarico, nonché per la sosta e il movimento delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso nel porto di Torre Annunziata"**;
- VISTA** la propria Ordinanza n.08/02 con la quale veniva concessa l'autorizzazione all'ormeggio presso il terminale di Ponente, delle navi cisterne che devono effettuare caricazione/scaricazione di prodotti liquidi combustibili (GASOLIO – Categoria C);
- VISTA** la propria Ordinanza n. 15/08 e successive modifiche ed integrazioni con il quale è stato approvato il **"Regolamento per le operazioni di carico, transito e trasporto nonché per la sosta e la movimentazione delle navi adibite al trasporto di merci pericolose allo stato liquido – categoria C da e per il porto di Torre Annunziata"**;
- VISTO** il D.M. 31 luglio 1934 relativo alla classificazione degli olii minerali e prodotti chimici secondo i parametri di infiammabilità;
- VISTO** l'IMDG Code che al Cap. 2.3.1.2. stabilisce che sono considerati infiammabili quei liquidi la cui temperatura di infiammabilità sia inferiore a 60°C;
- VISTO** il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n.196 e ss.mm.ii. in attuazione della Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema di monitoraggio e di informazione sul traffico navale";
- VISTO** il DM 22.04.1999 di attuazione delle direttive 98/55/CE e 98/74/CE della Commissione rispettivamente in data 17 luglio 1998 e 1 ottobre 1998 che modificano la direttiva 93/75/CEE, concernente le condizioni minime necessarie per le navi dirette ai porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti, attuata con Decreto del Presidente della Repubblica 19 maggio 1997, n.268 (HAZMAT e Lista controllo nave);
- VISTA** la circolare emanata dal Ministero della Marina Mercantile il 28/10/1969, n. 545290, avente per oggetto "Istruzioni in ordine all'emanazione delle Ordinanze di sicurezza dei porti e delle rade ove approdano le navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso";
- VISTA** la Circolare n.23 Serie II Titolo polizia e sicurezza portuale del 23.06.1994;
- VISTO** l'esito del verbale di collaudo ex art. 49 del Regolamento al Codice della Navigazione eseguito in data 06.03.2013;
- VISTO** il Regolamento CE/417/2002 del 18/02/2002, come modificato dai Regolamenti CE/2099/2002 del 05/11/2002, CE/1726/2003 del 22/07/2003 e CE/2172/2004 del 17/12/2004, relativo ai divieti di transito nei porti CEE delle OIL TANKER prive di doppio scafo;
- VISTO** il D.Lgs 24/06/2003 n. 182 riguardante la gestione dei rifiuti liquidi o solidi delle navi e ss.mm.ii.;
- VISTI** i DD.lgs 27/07/1999 nn. 271 e 272 e ss.mm.ii. relativi alle norme di sicurezza del lavoro a bordo delle navi e sulle aree portuali;

g

- VISTE** le norme di Maritime Security di cui al Cap. XI-2 Solas ed al ISPS Code, nonché alle norme di security per il traffico nazionale emanate dal CISM ai sensi dell'Art. 3.3 del Regolamento CE/725/2004;
- VISTO** l'Allegato I alla Marpol 73/78 comprensivo dell'ultimo emendamento adottato con la Risoluzione MEPC 141(54) in data 01/02/2007, relativo alle norme antinquinamento marino da idrocarburi;
- VISTA** l'istanza presentata dall'Agenzia Di.Ar. Maritime, raccomandatario marittimo operante su questo sorgitore, con cui è stato richiesto di valutare l'aggiornamento dell'Ordinanza n°15/2008 ed annesso Regolamento, relativamente alla parte inerente la tipologia di Gasolio per cui è consentito lo sbarco e più nello specifico circa lo sbarco di gasolio con Flash Point superiore a 56° C;
- VISTA** la propria nota prot. 967 Sez. Tecnico/Operativa del 02.02.2017 con la quale veniva richiesto una relazione al Consulente Chimico del Porto, al fine di una revisione dell'Ordinanza n. 15/2008 e relativo Regolamento;
- SENTITO** il parere tecnico favorevole del Servizio Chimico del Porto di Napoli espresso con nota del 13.02.2017 assunta a protocollo n°1308 del 14.02.2017;
- VISTA** la propria nota prot. 4203 Sez. Tecnico/Operativa del 21.05.2018 con la quale veniva richiesto al Consulente Chimico del Porto, la concordanza con le modifiche apportate al **"Regolamento per le operazioni di carico, transito e trasporto nonché per la sosta e la movimentazione delle navi adibite al trasporto di merci pericolose allo stato liquido – categoria C da e per il porto di Torre Annunziata"** approvato con Ordinanza n. 15/08;
- VISTE** le osservazioni espresse dal Servizio Chimico del Porto di Napoli con nota assunta a protocollo n°4544 del 29.05.2018 e riportate tra le modifiche apportate al citato regolamento;
- VISTA** la propria nota prot. 5284 Sez. Tecnico/Operativa del 19.06.2018 con la quale veniva richiesto il parere tecnico alla Corporazione Piloti del Golfo di Napoli, ai Rimorchiatori Napoletani ed al Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata circa la concordanza con le modifiche apportate al **"Regolamento di sicurezza per le operazioni di carico, transito, trasporto e scarico, nonché per la sosta e il movimento delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso nel porto di Torre Annunziata"** approvato con Ordinanza n. 15/08;
- SENTITO** il parere favorevole della Corporazione Piloti del Golfo di Napoli, pervenuto con la nota prot. nr.045/32c del 27.06.2018;
- SENTITO** il parere favorevole del Gruppo Unico Ormeggiatori e Barcaioli di Castellammare di Stabia, pervenuto con e-mail assunta a pro. nr.P.E. 232 in data 04.07.2018;
- VISTA** la presa d'atto e l'apprezzamento dei Rimorchiatori Napoletani, pervenuto con la nota assunta a prot. nr.6092 del 16.07.2018;
- RITENUTO** necessario dettare le norme tecniche e di sicurezza più appropriate alla tipologia di navi ed al prodotto da movimentare sia in base alle sopra indicate normative nazionali ed internazionali che in relazione alle nuove tecnologie in uso alle navi cisterne;
- VISTI** gli articoli 30, 62, 65, 81 del C.N. e gli articoli 50 e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

Articolo 1

E' approvato, l'allegato **"Regolamento di sicurezza per le operazioni di carico, transito e scarico, nonché per la sosta e la movimentazione delle navi adibite al trasporto di merci pericolose allo stato liquido – gasolio categoria C – da e per il porto di Torre Annunziata"**. (Allegato n.1).

Articolo 2

Le Ordinanze n°15/2008, n°24/2015 e n° 11/2016 e qualsiasi altra norma emanata in materia ed in contrasto con le norme di cui all'articolo 1 sono abrogate

Articolo 3

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e di far osservare le disposizioni della presente Ordinanza la cui pubblicità sarà assicurata mediante affissione all'albo dell'Ufficio, pubblicazione sulla pagina "Ordinanze" del sito web istituzionale:

<http://www.guardiacostiera.gov.it/torre-annunziata/ordinanze-e-avvisi>

I contravventori alle presenti disposizioni saranno puniti, salvo che il fatto non costituisca più grave e/o diverso reato, a norma degli artt. 1127, 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, nonché dalle sanzioni previste dalla Legge n°979 in data 31.12.1982 e ss.mm.ii. e saranno ritenuti responsabili civilmente e penalmente dei danni che dalle loro azioni potranno derivare.

Torre Annunziata, 19/07/2018

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Alberto COMUZZI





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO – GUARDIA COSTIERA
TORRE ANNUNZIATA

REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI DI CARICO, TRANSITO E SCARICO, NONCHE' PER LA SOSTA E LA MOVIMENTAZIONE DELLE NAVI ADIBITE AL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE ALLO STATO LIQUIDO – GASOLIO CATEGORIA C – DA E PER IL PORTO DI TORRE ANNUNZIATA

Art.1 Applicazione

Il presente regolamento si applica alle navi cisterne (OIL TANKER), così come definite dall'art.2, che trasportano gasolio di categoria C che scalano nel porto di Torre Annunziata presso le briccole della Banchina di Ponente (Ormeggio 1) oppure presso la Banchina di Levante (Ormeggio 2) per le successive operazioni di carico e scarico da e per il Deposito Costiero I.Se.C.OL.D. S.p.A.

Art.2 Definizioni

- a) **«OIL TANKER»:** una nave costruita od adattata principalmente per il trasporto di carichi liquidi petroliferi alla rinfusa di cui all'Appendice I dell'Allegato I Marpol 73/78, inclusi quelli petrolchimici inseriti anche nell'Allegato II Marpol 73/78, e che include, qualora sia appositamente certificata, una «COMBINATION CARRIER», una «OIL CHEMICAL TANKER» od una «OIL-NLS TANKER»;
- b) **Terminale di Ponente:** Punto di attracco preferenziale per le navi cisterna ubicato sul Molo di sopraflutto del porto di Torre Annunziata al fine di consentire il carico e/o lo scarico di gasolio di categoria C, definito ormeggio n°1 ai sensi della vigente Ordinanza disciplinante gli ormeggi;
- c) **Terminale di Levante:** Punto di attracco secondario per le navi cisterna ubicato sulla testata della Banchina di Levante del porto di Torre Annunziata al fine di consentire il carico e/o lo scarico di gasolio di Categoria C, definito ormeggio n°2 ai sensi della vigente ordinanza disciplinante gli ormeggi;
- d) **Deposito Costiero:** lo stabilimento denominato I.Se.C.OL.D. S.p.A., di cui all'art.52 del Codice della Navigazione, ove è stoccato e rilasciato il gasolio di categoria C;
- e) **Consulente Chimico del Porto:** tecnico in possesso dei requisiti di cui alla Circolare DEM3/SP1160 del 10.12.1999 e ss.mm.ii.;
- f) **Raccomandatario Marittimo:** la persona di cui all'art. 2 della Legge del 04.04.1977 nr.135 "Disciplina del Raccomandatario Marittimo";
- g) **Responsabile del Terminale:** La persona a cui compete, secondo le vigenti disposizioni normative e regolamenti interni del deposito la responsabilità della gestione del terminale;
- h) **Liquido infiammabile:** come da paragrafo 2.3.1.2 del Codice Internazionale per il Trasporto Marittimo di Merci pericolose (IMDG Code emendamento n°38/2016);
- i) **Categoria "C" - Liquido combustibile:** Oli minerali combustibili (cioè residui della distillazione, per combustione), nonché liquidi aventi un punto di infiammabilità da oltre 65°C sino a 125°C compreso; ed oli minerali lubrificanti (nonché oli minerali bianchi), con un punto di infiammabilità superiore a 125°C. Il limite di 65°C per la temperatura degli oli combustibili è in relazione a peculiari caratteristiche di alcuni prodotti non completamente scevri di tracce di oli leggeri. Qualora il punto di infiammabilità sia inferiore a 65°, ma non sotto i 55°, la prova del grado di infiammabilità deve essere completata da una prova di distillazione frazionata, nella quale non si dovrà avere, a 150°, più del 2 per cento di distillato;

- j) **I.M.O.:** International Maritime Organization, Organizzazione Internazionale Marittima;
- k) **I.M.D.G. Code:** International Maritime Dangerous Goods Code;
- l) **MAR.POL. 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – 1973/1978):** La Convenzione Internazionale di Londra per la salvaguardia del mare dall'inquinamento da navi, indetta dall'IMO il giorno 08/10/1973, così come emendata dal Protocollo del 1978 e del 1997 ed i successivi nuovi Annessi;
- m) **M.E.P.C. (Marine Environment Protection Committee):** il Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO;
- n) **M.S.C. (Maritime Safety Committee):** il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO;
- o) **Allegato I alla MARPOL 73/78:** l'Allegato I alla Marpol 73/78 che tratta la salvaguardia dall'inquinamento del mare da prodotti petroliferi trasportati dalle navi, di cui alla Risoluzione MEPC 117(52) adottata il 15/10/2004 ed entrata in vigore il 01/01/2007, così come emendato dall'IMO con Risoluzione MEPC 141(54) adottata il 01/02/2007 ed entrata in vigore il 01/08/2007 e successivi emendamenti;
- p) **I.O.P.P.C. (Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale):** il Certificato attestante la rispondenza all'Allegato I alla Marpol 73/78.
- q) **L.O.A. (Length Overall) – Lunghezza fuori tutto**

Art.3

Comunicazione preventiva della nave

Il Comandante della nave, deve far pervenire, all'Ufficio Circondariale Marittimo di Torre Annunziata, con almeno 48 ore di anticipo rispetto al previsto arrivo nelle acque territoriali italiane prospicienti il Circondario Marittimo di Torre Annunziata, un messaggio contenente le seguenti informazioni, conforme all'allegato "01" alle presenti disposizioni:

- a) tipo, nominativo internazionale, nome, bandiera, numero IMO, Gross Tonnage, DWT;
- b) età della nave, lunghezza fuori tutto, immersione;
- c) ora previsto arrivo alla fonda o alla stazione dei piloti;
- d) tipo e quantità del carico;
- e) se la nave è munita di inertizzazione a protezione delle cisterne del carico e le condizioni di efficienza dello stesso;
- f) se i certificati di sicurezza della nave sono stati rilasciati in conformità alle Convenzioni Internazionali e risultano in regolare corso di validità;
- g) data, luogo di rilascio, validità certificato IOPP;
- h) data, luogo di rilascio, rapporto di ispezione P.S.C.;
- i) data, luogo di rilascio e scadenza C.L.C.;
- j) ogni altra notizia relativa all'efficienza dello scafo, apparato motore, organi di governo e dotazioni di sicurezza e comunque che pregiudichi la normale e sicura manovrabilità della nave tale da costituire potenziale pericolo per l'ambiente marino.

Art.4

Dichiarazione del caricatore o del ricevitore del carico

La società I.Se.C.OL.D, in qualità di ricevitore del carico, deve presentare a quest' Autorità Marittima, almeno due ore prima dell'ormeggio della nave, una dichiarazione attestante che gli impianti e le installazioni a terra, sia per le operazioni di carica/scarica che per l'effettuazione della manovra di ormeggio/disormeggio, siano in perfetto stato di efficienza e pulizia e che non esiste alcun impedimento all'esecuzione delle relative operazioni e/o manovre, di cui deve essere esplicitamente precisata l'ora d'inizio. Detta dichiarazione deve essere redatta in conformità al modello in allegato "02".

Art.5

Dichiarazione del Comandante della nave prima dell'inizio delle operazioni commerciali

Le operazioni commerciali non possono avere inizio prima che il Comandante della nave o un Ufficiale da lui incaricato, abbia presentato a quest' Autorità Marittima una dichiarazione, conforme al mod. di cui all'allegato "03", attestante che le sistemazioni e le dotazioni di bordo (concernenti le operazioni da compiere e le attrezzature dei servizi di sicurezza della nave e per il pronto soccorso delle persone) si trovino in condizione di piena efficienza e pronti all'impiego.

Art. 6
Rapporto dell'agente marittimo al Comando di Porto

- 1) L'Agente Marittimo della nave, destinata e successivamente partente dal Porto di Torre Annunziata, cui si applicano le disposizioni del Regolamento approvato con il D.P.R. 19 Maggio 1997, n° 268 così come modificato dal DM 22.04.1999 e successive modificazioni ed integrazioni, prima della partenza della nave dal Porto di provenienza, anche in caso di viaggio occasionale, deve comunicare a quest'Ufficio Circondariale Marittimo le informazioni richieste, utilizzando il modello riportato nell'allegato n° 1 al Decreto 30 Dicembre 1997 (Formato del rapporto dell'agente marittimo al Comando di Porto), Allegato "04" al presente regolamento. La comunicazione di cui sopra deve essere parimenti notificata a quest' Ufficio Circondariale Marittimo da parte dell'agente marittimo della nave proveniente da porto extracomunitario e diretta in porto o zona di ancoraggio ricadente nelle acque di giurisdizione di questo Circondario Marittimo, quale condizione di accesso a tale porto o luogo di ancoraggio. L'agente marittimo deve notificare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Torre Annunziata, appena ne viene a conoscenza, l'eventuale cambiamento del porto di destinazione della nave deciso nel corso del viaggio;
- 2) L'Agente Marittimo della nave, prima dell'ingresso in porto della stessa, deve altresì presentare a quest' Autorità Marittima copia della seguente documentazione:
 - a. Certificato di analisi del prodotto da movimentare dal quale si evinca chiaramente che trattasi di un liquido combustibile di Categoria C;
 - b. Certificato Internazionale Prevenzione Inquinamento da Oli Idrocarburi(I.O.P.P);
 - c. Certificato di assicurazione o altra garanzia finanziaria in relazione alla responsabilità civile per danni da inquinamento da olio minerale (Convenzione C.L.C.);
- 3) Ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste per l'inosservanza delle presenti disposizioni, le comunicazioni di cui al precedente punto 1 del presente articolo, sono condizione necessaria per il rilascio della spedizione della nave e dell'autorizzazione all'approdo.

Art.7
Elenco di controllo e lista di controllo (Check List) per navi petroliere

Il Comandante della nave deve allegare, alla nota informativa di cui all'art. 179 del Codice della Navigazione, la seguente documentazione:

- a) l'elenco di controllo per le navi di cui all'allegato II del Regolamento approvato con D.P.R. 19 Maggio 1997, n°268 così come modificato dal DM 22.04.1999 e successive modificazioni ed integrazioni, Allegato "05" alle presenti disposizioni. Tale elenco è messo a disposizione del pilota al momento del suo imbarco, il quale verifica la corrispondenza dei dati di cui al predetto elenco con la situazione di fatto a bordo della nave, informando immediatamente via radio l'Ufficio Circondariale Marittimo di Torre Annunziata nel caso di rilevata difformità, o nell'ipotesi in cui siano riscontrate deficienze che possono pregiudicare la sicurezza della navigazione e della nave;
- b) Lista di controllo (Check List) per petroliere di cui all'Allegato "06" di queste disposizioni;

Art.8
Obbligo di partenza entro 24 ore dalla presentazione della Dichiarazione integrativa di partenza

La nave, presentata la "Dichiarazione Integrativa di Partenza", deve partire entro 24 (ventiquattro) ore dalla presentazione della stessa, in caso contrario dovuto a causa di forza maggiore, e dietro nulla osta di questa Autorità Marittima, deve rinnovare le formalità previste dagli artt. 179 e 181 del Codice della Navigazione ed il Raccomandatario, nel caso di nave battente bandiera straniera deve rinnovare le dichiarazioni previste dall'art.3 della Legge 04.04.1977 n° 135.

Art.9

Certificazione Gas Free della nave.

Le unità che scalano il porto di Torre Annunziata dovranno essere sottoposte, prima dell'inizio di qualsiasi operazione, ad accertamenti, da parte del Chimico di porto, tesi alla verifica dello stato di degassificazione delle cisterne/locali interessati. Una volta ottenuta la certificazione Gas Free il Comandante della Nave dovrà far pervenire copia all'Autorità Marittima.

Prima dell'entrata in porto, come pure durante la sosta in porto, se prive di tale certificato, le navi dovranno tenere alzati a riva, in posizione tale da essere visibili per tutto il giro d'orizzonte i seguenti segnali:

a) durante le ore diurne: una bandiera rossa (lettera "B" del C.I.S.);

b) durante le ore notturne: un fanale a luce rossa visibile fino alla distanza di 2 miglia;

Qualora i predetti controlli dovessero risultare negativi, la nave, a proprie spese, dovrà immediatamente lasciare l'ormeggio e trasferirsi fuori dal Porto.

Art.10

Manovra di ormeggio ed obbligo utilizzo ormeggiatori del gruppo locale

La manovra di ormeggio della nave dovrà essere effettuata in modo tale da posizionare la stessa con la prora disposta verso la testata del molo assegnato in modo tale da consentire, in caso di necessità, una rapida manovra di disormeggio.

Tuttavia, in relazione alle specifiche caratteristiche tecnico-strutturali della nave quest'Autorità Marittima si riserva di valutare un diverso accosto in banchina quando ne ricorrono le necessità.

Le manovre di ormeggio, disormeggio o movimento lungo banchina di Levante e/o Ponente, dovranno essere assicurate inderogabilmente da almeno due ormeggiatori del gruppo locale con l'ausilio di almeno una motobarca in continuo contatto a mezzo VHF (CH. 09) con il gruppo a terra ed il Pilota.

Art.11

Limiti di vento e di corrente per l'effettuazione delle manovre di ormeggio e disormeggio

- 1) Le manovre di ormeggio presso la **banchina di Ponente** potranno essere effettuate anche in orario notturno sempreché sia predisposta idonea illuminazione della banchina e la Meda Verde sia operativa, con un limite massimo di vento **non superiore a 20 nodi** e con **moto ondoso poco formato**, causa la presenza di bassi fondali. **Durante la permanenza all'ormeggio con venti da WSW-NNW fino a 25 nodi e da ESE-NNE fino a 30 nodi, dovrà essere valutato di volta in volta il numero dei rimorchiatori necessario per effettuare la manovra di disormeggio in sicurezza.**
- 2) Le manovre di ormeggio presso la **banchina di Levante** potranno essere effettuate con un limite massimo di vento **non superiore a 25 nodi e con moto ondoso poco formato**, causa la presenza di bassi fondali. Durante la permanenza all'ormeggio con venti fino a 30 nodi, con risacca accettabile, dovrà essere valutato di volta in volta il numero dei rimorchiatori necessario per effettuare la manovra di disormeggio in sicurezza.
- 3) In caso di avverse condimeteo e/o con venti di intensità superiore ai punti 1) e 2) le operazioni commerciali dovranno essere tempestivamente interrotte ad insindacabile giudizio di quest'Autorità Marittima, al fine di salvaguardare l'incolumità delle squadre addette ai lavori nonché la sicurezza dell'ormeggio.
- 4) La nave dovrà, comunque, sospendere le operazioni di scarica nel caso di transito di altre navi, sia in entrata che in uscita dal porto, aventi un GT superiore alle 500 Ton. In tale specifico caso, una qualsiasi nave avente un GT superiore a 2000 Ton. se di tipo tradizionale e a 2600 Ton. se di tipo bielica, che voglia intraprendere il transito nel canale, dovrà servirsi dell'assistenza di almeno un rimorchiatore.

- 5) Le unità che attraversano la canaletta d'ingresso con nave ormeggiata alla banchina di Ponente, indipendentemente dalla tipologia e dalle dimensioni, dovranno entrare con una velocità non superiore ai 5 nodi.
- 6) Tuttavia quest'Autorità Marittima si riserva di derogare o interdire il transito nel canale di navi commerciali durante la sosta operativa al molo di Ponente della nave.

Art.12

Assegnazione dell'ormeggio e manovra di disormeggio in caso di emergenza

- a) L'ormeggio della nave al molo assegnato, può essere autorizzato soltanto in presenza di condizioni meteomarine favorevoli da giudicarsi ad insindacabile giudizio di quest' Autorità Marittima; nella fase finale dell'ormeggio e prima che la nave si accosti alle briccole devono essere distesi i cavi di tonneggio che unitamente ai rimorchiatori aiuteranno la manovra di attracco della nave.
- b) Al fine di consentire, in caso di emergenza, una manovra di disormeggio quanto più rapida possibile, la nave non deve dare fondo all'ancora e, a cura del Comando di bordo, dovranno, altresì, essere sistemati due cavi di rimorchio d'emergenza, uno di acciaio e uno in fibra vegetale o sintetica, a prua e a poppa, attestati saldamente alle bitte e con gasse appennellate fuori bordo, che devono raggiungere il pelo dell'acqua anche quando la nave è vuota, ed essere adatti per una rapida manovra di rimorchio senza ulteriori operazioni di adattamento.

Art.13

Collaudi e verifiche delle manichette flessibili, degli impianti di carico e scarico e delle dotazioni antincendio

Gli oleodotti e le manichette flessibili di collegamento tra la nave ed il terminale devono essere proporzionati alle pressioni di esercizio e mantenuti in piena efficienza. I collegamenti devono essere di lunghezza sufficiente ad evitare eccessive tensioni, ove possibili, devono essere predisposti impianti di tipo particolare per mantenere sollevate da terra le tubazioni flessibili.

Tutti gli impianti per le operazioni di carico e scarico e le sistemazioni fisse nonché le dotazioni, gli equipaggiamenti mobili antincendio e le attrezzature di sicurezza devono essere approvati e collaudati a norma di Legge.

Art.14

Collegamento radiotelefonico tra nave e deposito costiero

Durante le operazioni commerciali della nave, dovrà essere stabilito e permanentemente mantenuto idoneo collegamento radiotelefonico tra nave e deposito e posto operativo di scarica / caricazione.

Art.15

Vigilanza e sorveglianza del terminale e dotazioni antincendio e di primo soccorso

Durante l'ormeggio della nave alla banchina di Ponente la società I.Se.C.OL.D dovrà assicurare la vigilanza e sorveglianza del terminale con un minimo di n°2 (DUE) operatori abilitati al servizio antincendio, nonché la presenza dei seguenti mezzi di protezione/primo soccorso da tenere sempre efficienti e pronti all'uso in dotazione individuale per ogni addetto alle operazioni di banchina:

- Apparecchio di respirazione a bombola d'aria compressa con congrue riserve di bombole unificate intercambiabili, per un autonomia di almeno 60 min. per ogni apparecchio (1 per ciascun operatore);

- Tute protettive, un paio di stivali, un paio di guanti, ed un paio di occhiali a tenuta stagna ai gas;
- Cavo di sicurezza resistente al fuoco dotato di cintura resistente all'azione di prodotti trasportati;

Inoltre deve assicurare:

- N° 5 caschi completi di visiera termo-riflettente omologati;
- N° 2 barelle;
- N° 1 cassetta medicinali comprendente un apparecchio ad ossigeno per la respirazione ed anti-ustionanti.

La Società I.Se.C.OL.D dovrà, altresì:

- interdire l'area di banchina relativa agli impianti in oggetto (chiusura cancello/recinzione mobile) al fine di salvaguardare la sicurezza delle operazioni commerciali, e in modo da consentire l'accesso al solo personale addetto alle citate operazioni.
- predisporre apposita segnaletica, in italiano ed inglese ben visibile indicante il **Divieto di fumare ed usare fiamme libere** ed il **Divieto di accesso a persone non autorizzate**.

Art.16

Visita tecnico preventiva da parte del Consulente Chimico del Porto alle navi dotate di impianto di gas inerte

La nave, qualora dotata di impianto di gas inerte al servizio delle cisterne del carico, e per motivi commerciali ovvero rapporti tra armatori e noleggiatori entri nel porto inertizzata, dovrà essere sottoposta prima dell'inizio di qualsiasi operazione, ad una visita tecnico preventiva, da parte di un consulente chimico del porto, tesa alla verifica dello stato di inertizzazione della nave, che corrisponda almeno alle seguenti caratteristiche:

- contenuto di ossigeno inferiore a 8% v/v e pressione positiva rispetto a quella atmosferica tale da garantire un adeguato mantenimento dell'inertizzazione.

Art.17

Inizio delle operazioni commerciali

- a) L'inizio delle operazioni da parte della nave di cui trattasi è autorizzato da questa Autorità Marittima dopo che la stessa è venuta in possesso dei certificati di visita rilasciati dai predetti organi tecnici nonché dell'accettazione delle prescrizioni di cui al presente regolamento da parte dei soggetti coinvolti, ovvero il comando nave, la società I.Se.C.OL.D, l'Agenzia Raccomandataria ed il Pilota del porto.
- b) Qualora i predetti controlli dovessero risultare negativi, la nave, a proprie spese, dovrà immediatamente lasciare l'ormeggio e trasferirsi fuori dal Porto.

Art.18

Modalità di effettuazione delle operazioni di carico e scarico

- a) Le manovre a terra relative alle operazioni di carico e scarico delle navi ed i collegamenti con le medesime devono essere effettuate da personale tecnico competente dipendente della società I.Se.C.OL.D o loro incaricati o personale specializzato nel settore all'uopo appositamente incaricato.
- b) Le operazioni di carico e scarico devono essere concordate e devono svolgersi in stretto coordinamento fra il Comando di bordo ed il personale incaricato delle operazioni di imbarco e sbarco; le operazioni stesse devono essere sempre presenziate a bordo da un Ufficiale di coperta della nave, in possesso dei requisiti previsti dalla normativa internazionale vigente, ed a terra da tecnici della società I.Se.C.OL.D o della ditta specializzata all'uopo incaricata.

- c) Nel caso di avaria o anomalia che comprometta la funzionalità degli impianti o la regolarità delle operazioni, queste devono essere interrotte senza indugio e deve esserne data immediata notizia a quest' Autorità Marittima.

Art.19

Procedure tecniche da adottare durante le operazioni commerciali

- a) Deve essere sempre evitato l'accumularsi di prodotti petroliferi nelle sentine del locale pompe, le quali devono essere tenute sempre asciutte.
- b) Tutti i pressatrecce devono essere a perfetta tenuta ed essere ispezionati prima che abbiano inizio le operazioni di carico e scarico o di zavorramento e, con opportuna frequenza, durante tali operazioni.
- c) Tutti i boccaportelli del carico, i fori di lavaggio, compresi quelli delle tanche non interessate alle operazioni, devono stare chiusi durante le operazioni di carica e scarica, a meno che non siano muniti di retine antifiama in buone condizioni di efficienza e perfettamente sistemate.

Art.20

Misure di sicurezza in caso di avverse condizioni meteorologiche

Durante i temporali accompagnati da scariche elettriche nelle vicinanze dei Terminali, il Comandante della nave dovrà ordinare l'immediata sospensione delle operazioni di carica e scarica, dandone immediato avviso all'Ufficio Circondariale Marittimo ed alla società I.Se.C.O.L.D. Dovrà provvedersi subito alla chiusura di tutte le aperture delle tanche e delle valvole del carico di bordo e di terra.

Art.21

Norme antinquinamento ed utilizzo delle panne galleggianti

La Società I.Se.C.O.L.D. e il Comandante della nave, prima di iniziare le operazioni commerciali, dovranno accertare, sotto la propria diretta responsabilità, che lo specchio acqueo comprendente l'intera nave nonché i punti di collegamento degli impianti di carico e scarico, sia totalmente recintato con panne galleggianti che dovranno essere disposte ad arco, dispiegandole da poppa verso prua, a cura della Società I.Se.C.O.L.D. Le parti terminali di tale arco dovranno essere unite opportunamente alla banchina, ad almeno 10 metri verso prora e 10 metri verso poppa della nave.

Art.22

Misure di sicurezza generali prima dell'inizio delle Operazioni Commerciali

Prima dell'inizio delle operazioni commerciali, l'Ufficiale responsabile deve accertarsi che siano state adottate tutte le misure di sicurezza ed in particolare le seguenti:

- l'equipaggio sia stato informato dell'inizio delle operazioni;
- i segnali di pericolo ed i cartelli indicatori di speciali prescrizioni e divieti siano stati disposti nei punti stabiliti;
- le attrezzature antincendio siano preparate e pronte all'uso;
- nessuna persona non autorizzata sia presente a bordo;
- siano osservati i divieti di usare fiamma libera;
- nessun lavoro non autorizzato sia stato intrapreso;
- sia vietato di fumare a bordo, ad eccezione dei locali dove ciò è espressamente consentito dal Comandante della nave;
- le porte ed i portellini che devono restare chiusi lo siano effettivamente;
- le maniche a vento attraverso le quali è possibile che avvenga la penetrazione di gas nei locali alloggi siano opportunamente orientate e sistemate;
- tutti i portellini delle cisterne, i fori di lavaggio e le aperture di ispezione e misurazione (eccetto quelle da usare inizialmente) siano tenuti chiusi;
- tutte le condotte di carico che non devono essere usate siano chiuse con flange

- cieche e siano parimenti chiuse le valvole di entrata;
- tutte le condotte di carico da usare siano regolarmente sistemate;
- le valvole a mare e gli scarichi fuoribordo relativi al travaso del carico e del bunkeraggio siano chiuse;
- gli ombrinali siano tappati;
- i cavi di rimorchio di emergenza siano attestati alle bitte di bordo;

Art.23

Ship to Shore Safety Check List

- a) In particolare l'Ufficiale di bordo responsabile delle operazioni di caricazione/discarica ed il responsabile del pontile dovranno redigere e sottoscrivere, prima dell'inizio delle operazioni di caricazione o discarica, ciascuno per la parte di rispettiva competenza, una check list di controllo "*ship to shore safety check list*", conforme al modello di cui all'allegato "07" al presente Regolamento, in duplice copia, dal quale si rilevi in dettaglio l'avvenuta verifica di tutte le sistemazioni di carico, di sicurezza e di emergenza e le loro condizioni di efficienza.
- b) La *ship to shore safety check list* dovrà essere conservato dal Comando di bordo e dal responsabile del pontile per tutta la permanenza della nave all'accosto, per qualsiasi verifica che questa Autorità Marittima ritenesse opportuno effettuare.

Art.24

Norme prevenzione inquinamento supplementari

Il Comandante della nave ed il personale addetto al pontile, oltre alla osservanza di tutte le norme vigenti in materia di prevenzione di inquinamenti del mare, sono tenuti, in particolare, a:

- non utilizzare manichette che siano o si sospettino in non perfette condizioni o non adatte all'impiego;
- ordinare l'immediata sospensione delle operazioni qualora si verificano perdite attraverso le connessioni delle manichette o bracci, finché non siano stati eliminati gli inconvenienti e la zona non sia stata completamente bonificata.

Art.25

Accorgimenti per la raccolta ed eliminazione di eventuali stillicidi o colaggi

In ogni caso, durante le operazioni di carico e scarico, devono essere predisposte, a cura del Comando di bordo, sulla nave, e dalla società I.Se.C.OL.D sulla banchina, apposite ghiotte o altri accorgimenti idonei alla raccolta ed alla eliminazione degli eventuali stillicidi o colaggi dalle tubazioni e dalle connessioni delle manichette sulle navi, in mare o sulla banchina.

Art.26

Utilizzo di apparecchi che possono provocare scintille, divieto di fumare o accendere fiamme libere sul molo

- a) Nel posto d'ormeggio l'uso di apparecchi o utensili che possano provocare scintille ed altre sorgenti di ignizione o sviluppare calore è consentito qualora il tipo dell'apparecchio o dell'utensile sia stato riconosciuto appropriato alle caratteristiche di pericolosità delle merci ed il loro impiego sia stato preventivamente autorizzato.
- b) Sul molo, adibito alle operazioni commerciali, è proibito fumare o accendere fiamme libere di qualsiasi tipo, tranne nei casi autorizzati da quest' Autorità Marittima e con le eventuali cautele dalla stessa prescritte.

Art.27

Reti parascintille e idonei sistemi per la ritenzione od il raffreddamento di scintille nei tubi di scarico

La nave deve tenere in opera, ai fumaioli dell'apparato motore, delle cucine ed ai tubi di scarico, apposita rete parascintille con maglie di grandezza tale da impedire l'uscita di scintille. Nel caso di motori a combustione interna le reti parascintille possono essere sostituite da un dispositivo centrifugo o raffreddante di dimensioni idonee per la ritenzione o il rapido raffreddamento di scintille nei tubi di scarico.

Art.28

Illuminazione del posto di ormeggio

Il posto d'ormeggio, destinato alle operazioni commerciali, deve essere in permanenza efficacemente illuminato con impianti conformi alle norme di sicurezza vigenti.

Il tipo di illuminazione, l'ubicazione e l'intensità delle sorgenti luminose devono essere approvate e rispondenti alle vigenti leggi in materia.

Durante le operazioni in ore notturne l'illuminazione deve essere adeguata alle esigenze in modo da poter individuare eventuali inquinamenti in prossimità degli accosti.

In caso di insufficiente illuminazione, il Comando di bordo e la società I.Se.C.OL.D dovranno sospendere le operazioni dandone immediata comunicazione a quest'Autorità Marittima, che disporrà, se del caso, il potenziamento dei punti di luce esistenti o la messa in opera di nuovi punti luce. Nel caso la Società I.Se.C.OL.D non potesse ovviare all'inconveniente sopraccitato con mezzi adeguati, quest'Autorità Marittima potrà vietare le operazioni nelle ore notturne.

Art.29

Obbligo di segnalare ogni inconveniente che possa pregiudicare la sicurezza

Qualora le condizioni di sicurezza della nave o della zona in cui essa trovasi ormeggiata, vengano ad essere compromesse da fatti imprevisi, è fatto obbligo agli operatori tecnici della I.Se.C.OL.D, e comunque, a chiunque venga a conoscenza di tali circostanze di darne subito avviso al Comando di bordo, informando contemporaneamente anche quest'Autorità Marittima.

L'obbligo di informare quest'Autorità Marittima in merito a qualsiasi circostanza che possa compromettere o modificare il normale svolgimento delle operazioni di carico e scarico compete in particolare al Comando di bordo, nonché alla società I.Se.C.OL.D. Nell'eventualità di incendio, scoppio o altra emergenza, oltre a quest'Autorità Marittima, deve essere informato nel modo più sollecito anche il più vicino distaccamento VV.F. In tali circostanze, il Comando della nave su cui si verifica l'emergenza deve attivare i previsti segnali acustici ed ottici.

Al fine di assicurare la massima tempestività delle comunicazioni in caso di emergenza, la società I.Se.C.OL.D deve munire tutti i posti telefonici di apposita tabella contenente i numeri telefonici di quest'Autorità marittima, del distaccamento VV.F., del Commissariato di P.S. città, del Pronto Soccorso ospedaliero, della Corporazione dei Piloti e del servizio Ormeggiatori.

Art.30

Accesso e circolazione nell'ambito del Molo di Ponente e Levante durante le operazioni commerciali

Alla banchina presso la quale è ormeggiata la nave possono accedere soltanto le persone ed i veicoli autorizzati da quest'Autorità Marittima, così come previsto dal foglio prot. Nr. 3186 del 10.05.2007 di questo Ufficio Circondariale Marittimo disciplinante gli accessi a bordo ai sensi del codice I.S.P.S.

A bordo della nave possono salire soltanto le persone dell'equipaggio, i tecnici della Soc. I.Se.C.OL.D, i consulenti chimici di porto e quelle in possesso dell'apposita autorizzazione rilasciata da quest'Autorità Marittima.

Il Comando di bordo deve curare che anche detto personale osservi le prescrizioni antincendio e antinfortunistiche vigenti a bordo.

La società I.Se.C.OL.D ed il Comando di bordo devono provvedere, ciascuno per la propria competenza, ad assicurare un servizio ininterrotto di guardia all'approdo ed alle scale di bordo, per impedire l'accesso di estranei non autorizzati e per fare osservare le prescrizioni antincendio, antinfortunistiche e di security.

Come precedentemente disposto, è vietata la circolazione di automezzi ed il parcheggio di autoveicoli non autorizzati in qualsiasi punto della banchina e delle zone interessate alle operazioni.

Art.31

Permanenza a bordo di un aliquota di equipaggio sufficiente per tutte le operazioni commerciali e manovre di emergenza

Durante la permanenza in porto della nave devono essere garantiti tutti i servizi di bordo assicurando la continua presenza del Comandante o del 1° Ufficiale di Coperta e di una aliquota dell'equipaggio sufficiente ad effettuare il normale svolgimento delle operazioni commerciali nonché qualsiasi manovra di emergenza per la sicurezza della nave e dell'approdo.

Art.32

Attrezzature protettive antinfortunistiche

Il personale addetto alle operazioni di carico e scarico deve essere sempre munito di attrezzature protettive secondo le norme antinfortunistiche prescritte per i prodotti trasportati.

Art.33

Utilizzo dei rimorchiatori per le operazioni di ormeggio e di disormeggio presso il terminale di Ponente e Levante del Porto di Torre Annunziata

Al fine di consentire le operazioni di **ormeggio** o **disormeggio**, presso i terminali di Ponente e Levante, la nave dovrà servirsi dell'assistenza di idonei rimorchiatori a seconda delle seguenti tipologie e situazioni:

IN FASE DI ORMEGGIO:

a) con condizioni meteorologiche favorevoli

L.O.A. nave	N° di Rimorchiatori Necessari	
	Nave con bow thruster in piena efficienza	Nave Senza bow thruster
Fino a 150 mt.	1	2
da 150,01 mt. a 180 mt.	1 - 2 (*)	2
Oltre 180 mt.	2	2 - 3

(*) potenza minima del bow thruster 1080 H.P.

- b) con condizioni meteorologiche non favorevoli e fino al limite di operatività contemplata al precedente art.11

L.O.A. nave	N° di Rimorchiatori Necessari	
	Nave con bow thruster in piena efficienza	Nave Senza bow thruster
Fino a 90 mt.	1 (*)	2
Da 90,01 a 120 mt.	1 - 2 (**)	2
Da 120,01 a 150 mt.	1 - 2 (***)	2
Da 150,01 mt. a 180 mt.	2 - 3 (****)	2 - 3
Oltre 180 mt.	2 - 3 (****)	3

(*) potenza minima del bow thruster 200 H.P.

(**) potenza minima del bow thruster 350 H.P.

(***) potenza minima del bow thruster 550 H.P.

(****) potenza minima del bow thruster 1080 H.P.

IN FASE DI DISORMEGGIO dalle banchina di Ponente e Levante: con venti moderati da SSW-WNW per il disormeggio dalla Banchina di Ponente e venti moderati da SSE-ESE per il disormeggio dalla banchina di Levante.

L.O.A. nave	N° di Rimorchiatori Necessari	
	Nave con bow thruster in piena efficienza	Nave Senza bow thruster
Fino a 90 mt.	Nil (*)	1
Da 90,01 a 120 mt.	Nil (**)	1
Da 120,01 a 150 mt.	Nil (***)	1
Da 150,01 a 180 mt.	1-2 (****)	2
Oltre 180 mt.	2	2
Con venti superiori a "moderato" da altre direzioni stesse prescrizioni dell'ormeggio		

(*) potenza minima del bow thruster 200 H.P.

(**) potenza minima del bow thruster 350 H.P.

(***) potenza minima del bow thruster 550 H.P.

(****) potenza minima del bow thruster 1080 H.P.

Quest'Autorità Marittima, comunque, si riserva di decidere discrezionalmente relativamente all'ingresso/uscita della nave e disporre l'impiego di idonei rimorchiatori da utilizzarsi qualora situazioni particolari ne consigliassero l'utilizzo.

Art.34

Immediata sospensione delle operazioni in caso di pericolo ed allontanamento della nave

In caso di grave pericolo per la sicurezza della nave, dell'approdo o del porto, quest' Autorità Marittima può ordinare l'immediata sospensione delle operazioni di carico e scarico nonché l'allontanamento della nave dal posto di ormeggio o dal porto.

Art.35
Obblighi in caso di inquinamento

Nonostante le disposizioni dell'annesso I e II alla Marpol 73/78 e della Legge 31.12.1982 n. 979, **è fatto divieto assoluto di versare in mare sostanze inquinanti.**

Al verificarsi dell'inquinamento, ferma restando la responsabilità di chi l'ha causato, il Comando di bordo ed il responsabile del terminale I.SE.CO.L.D. devono adoperarsi, con i propri mezzi e con quelli disponibili, per la bonifica delle acque.

Identico intervento di bonifica è richiesto nel caso di spandimento di liquido inquinante sulla banchina di ormeggio.

A carico del responsabile sono anche le spese per la pulizia della banchina.

E' comunque vietato l'impiego di prodotti chimici disinfettanti o disperdenti senza la preventiva autorizzazione quest' Autorità Marittima.

Quest'Autorità Marittima, si riserva, infine, di applicare tutte le procedure e gli interventi di bonifica previsti nei vigenti piani locali d'emergenza ed i piani di pronto intervento per la difesa del mare.

Art.36
**Affissione di divieti, prescrizioni ed avvisi a bordo
durante la permanenza all'ormeggio o in rada**

Durante la permanenza all'ormeggio o l'eventuale sosta in rada la nave deve tenere esposti, ben visibili, nei punti più frequentati ed in quelli interessati da specifici divieti o prescrizioni, appositi avvisi indicanti:

- a) il divieto assoluto di fumare e di usare fiamme libere;
- b) il divieto di accesso a bordo delle persone non autorizzate;
- c) quali porte devono essere tenute chiuse durante le operazioni;
- d) le precauzioni da adottare prima di entrare nei compartimenti che di regola non sono tenuti aperti (es. nei cofferdam);
- e) il divieto di accesso nei locali pompe senza permesso dell'Ufficiale responsabile;
- f) quali sono i locali in cui è consentito fumare.

Art.37
Norme per la prevenzione dagli incendi

Le attrezzature fisse e mobili antincendio del pontile e della nave devono essere tenute in perfetto stato di efficienza e pronte all'uso immediato durante le operazioni commerciali.

Le manichette antincendio del ponte devono essere munite di boccalini speciali, attaccate agli idranti e distese in coperta. A bordo la pressione del collettore antincendio deve essere costantemente assicurata da almeno una pompa.

Il Comandante della nave o altro Ufficiale responsabile delle operazioni deve subito rendersi edotto del tipo e caratteristiche delle attrezzature antincendio di cui dispone il posto di ormeggio.

Nel caso che detti impianti in tutto o in parte fossero inefficienti per qualsiasi causa, il Comandante della nave o la Direzione della Società I.SE.CO.L.D., a seconda se sono interessati i mezzi antincendio di terra o quelli di bordo, hanno l'obbligo di sospendere le operazioni di carica e/o scarica informandone immediatamente quest'Autorità Marittima.

Art.38

Divieto di compiere lavori che immobilizzano la nave

L'apparato di propulsione (in caso di nave avente due o più apparati, almeno uno di essi) deve essere sempre pronto a funzionare. E' pertanto vietato compiere lavori che immobilizzano la nave, salvo espressa autorizzazione di quest' Autorità Marittima.

Art.39

Zavorramento di cisterne con protezione catodica

Durante lo zavorramento di cisterne con protezione catodica devono essere adottate tutte le misure per prevenire la formazione di miscele esplosive dovute alla presenza di idrogeno nelle cisterne stesse.

Tali misure devono sempre comprendere:

- la continua ventilazione delle cisterne;
- il loro completo zavorramento a tappo;
- le valvole di sfogo di gas devono essere lasciate aperte se esiste il collettore, in posizione di automatico se esiste un tubo di sfogo di gas indipendente per ogni cisterna;
- quando la cisterna è accessibile devono essere eseguiti frequenti controlli a tutti gli anodi onde accertare che non siano né danneggiati né staccati dal loro attacco;
- in prossimità di boccaportelli o di altre aperture di cisterne, anche se protette o zavorrate, si dovrà evitare di eseguire lavori a caldo con l'impiego di utensili che producano scintille o fiamme libere anche se la nave è considerata degassificata.

E' da tenere presente che non tutti i tipi di esplosimetri sono in grado di rilevare la concentrazione di idrogeno.

Art.40

Controlli ed ispezioni da parte dell'Autorità Marittima

Indipendentemente da quanto disposto nei punti precedenti in materia di sicurezza di questa Autorità Marittima si riserva la facoltà di fare eseguire in qualsiasi momento dal proprio personale o da personale tecnico all'uopo designato il controllo sull'efficienza delle installazioni antincendio a bordo delle navi e/o a terra.

Tali ispezioni mireranno in particolare ad accertare che:

- a) siano state prese dal Comandante della nave adeguate precauzioni per prevenire il pericolo di incendio durante:

- a1. le operazioni commerciali o di rifornimento della nave;
- a2. l'effettuazione dei lavori di bordo, se autorizzati;

- b) il Comando di bordo curi che:

- b1. sia osservato il divieto di fumare o di accendere fiamme libere, di utilizzare radio portatili e torce illuminanti che non siano di tipo antideflagrante, fatta eccezione per quei locali specificamente indicati ed autorizzati dal comando di bordo. Appositi avvisi devono ricordare tale divieto;
- b2. nessuno a bordo rechi con sé fiammiferi, accendisigari od altri congegni o materiali che possano produrre scintille ivi comprese le calzature chiodate. E' consentito portare fiammiferi di sicurezza solamente negli alloggi equipaggio;
- b3. nei locali dove ne sia ammesso l'uso non siano lasciati sotto corrente, senza la continua presenza degli utenti interessati, apparecchi elettrici che non facciano parte degli impianti fissi di bordo;
- b5. non siano mai lasciati abbandonati stracci o stoppa usati, rifiuti di

qualsiasi genere, che devono essere sempre e comunque rimossi e raccolti in appositi recipienti chiusi, opportunamente sistemati in zone di sicurezza;

- b6. non sia arbitrariamente modificato o manomesso l'impianto elettrico;
- b7. non si faccia uso, per le porte di accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali, salvo che non venga depositata doppia chiave nelle custodie di emergenza della nave;
- b8. per gli addetti alla manipolazione del carico siano disponibili efficienti mezzi protettivi individuali e materiali di pronto soccorso adeguati alle caratteristiche dello stesso, in relazione alle vigenti disposizioni antinfortunistiche.

18/07/2018

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Alberto COMUZZI

COMUNICAZIONE PREVENTIVA DELLA NAVE

FROM:	<i>(nome della nave – Ship's name)</i>						
TO:	CIRCOMARE TORRE ANNUNZIATA						
A) SHIP							
	<i>(type)</i>	<i>(call sign)</i>	<i>(name)</i>	<i>(flag)</i>	<i>(N° IMO)</i>	<i>(G.T.)</i>	<i>(DWT)</i>
B) AGE							
	<i>(year of construction)</i>		<i>(L.O.A.)</i>		<i>(draught fore – amid ship aft)</i>		
C) ARR							
	<i>(E.T.A.)</i>		<i>(anchorage or pilot station.)</i>				
D) CARGO							
	<i>(technical name)</i>	<i>(UN number)</i>	<i>(total and partial quantity)</i>		<i>(to load/discharge)</i>		
E) FIRE	YES	NO					
	<i>(gas inert system for cargo space)</i>		<i>operational</i>				
F) C.S.			YES	NO			
	<i>(classification society)</i>		<i>(all vessel's documents are valid)</i>				
G) IOPP							
	<i>(date place of issue)</i>			<i>(validity)</i>			
H) POLLUTION CERTIFICATE OF INSURANCE							
	<i>(date place of issue)</i>			<i>(validity)</i>			
I) M.O.U. INFORMATION							
	<i>(place of the last inspection)</i>			<i>(date)</i>			
J) CONSTRUCTION	YES	NO	YES	NO	YES	NO	
	<i>(Double hull)</i>		<i>(SBT / SBTPL)</i>		<i>(CBT)</i>		
K) OTHER NOTICES							

THE SHIP'S CAPTAIN



DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE DELLA NAVE
SHIP'S CAPTAIN DECLARATION

Il sottoscritto _____ Comandante della nave _____
The undersigned *Master of the vessel*

T.S.L. _____ T.S.N. _____ Portata lorda _____
G.T. *N.T.* *Dwt*

DICHIARA
HEREBY DECLARE THAT

1. che è a conoscenza delle norme di cui all'ordinanza n°15/08 in data 05.09.2008 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Torre Annunziata relative all'approdo delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido - gasolio;
I am acquainted with the regulations concerning the harbour law n° 15/08 on 05.09.2008 relative to vessels carrying hazardous cargoes in bulk, liquid state - gasoil;
2. tutte le sistemazioni di bordo concernenti la caricazione/dscarica/trasbordo sono pronte ed efficienti;
all vessel's equipment concerning the loading/discharging are ready to operate and in efficient condition;
3. il servizio di sicurezza della nave e di pronto soccorso per le persone sono in condizioni di piena efficienza pronti all'uso;
Safety services and first aid for men are in full efficiency and ready to use;
4. che prima dell'inizio delle operazioni saranno eseguite in particolare tutte le ispezioni preliminari previste dall'ordinanza n°15/18 in data 19.07.2018 e sarà provveduto a redigere la lista di controllo di cui all'articolo 7 della stessa;
that before starting operations will be carried out, particularly, all preliminary inspections foreseen by the harbour law n° 15/18 on 19.07.2018 and it will be arranged to fill-up the checking list as per article 7 of the same;

Il sottoscritto si impegna a portare a conoscenza immediata dell'autorità marittima qualunque circostanza che possa compromettere la sicurezza della nave ed eventuali avarie agli organi meccanici che possono influire sul ritmo delle operazioni di caricazione/dscarica e sulla efficienza degli impianti di bordo (motrice, pompe etc.)

The undersigned formally commits to keep port Authorities advised about any circumstances which could involve vessel's safety and possible damage to mechanical equipment that could affect the loading/discharging operations and efficiency of vessel's apparatus (m.engine, pumps, etc.)

Data _____

IL COMANDANTE
THE SHIP'S CAPTAIN

DICHIARAZIONE DEL CARICATORE O DEL RICEVITORE DEL CARICO

Torre Annunziata, li _____

≡ All'Ufficio Circondariale Marittimo
di Torre Annunziata

LA SOTTOSCRITTA SOCIETÀ _____ DICHIARA
SOTTO LA PROPRIA RESPONSABILITÀ CHE GLI IMPIANTI E LE INSTALLAZIONI A TERRA DEL
PROPRIO OLEODOTTO/GASDOTTO SONO NELLE CONDIZIONI PREVISTE DALL'ORDINANZA N°
15/18 DEL 19/07/2018, E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI, DI CODESTO UFFICIO E
CHE NON ESISTE ALCUN IMPEDIMENTO DI CARATTERE TECNICO O DOGANALE PER LE
OPERAZIONI DI CARICAZIONE/DISCARICA DI _____

DALLA NAVE _____

ORMEGGIATA AL MOLO N° _____

TALI OPERAZIONI AVRANNO INIZIO ALLE ORE: _____

CON OSSERVANZA

LA SOCIETÀ

38



ELENCO DI CONTROLLO PER NAVI

Allegato II - DPR 19 maggio 1997, n. 268

A. IDENTIFICAZIONE DELLA NAVE				
Nome della nave :	Proprietario :	anno di costruzione :		
Bandiera :	Non. Internazionale :	Stazza lorda :		
Porto di iscrizione :	L.F.T.	Largh.		
Società di classificazione :	Calasse :	Scafo :	Macchine :	
Impianto di propulsione :	Potenza :			
Agente :	Indirizzo :			
Pescaggio :	Prua :	Centrale :	Poppa :	
Volume massa del carico pericoloso e inquinante :				
B. INSTALLAZIONI DI SICUREZZA		In buono stato di funzionamento		Deficienze
		SI	NO	
1. Costruzione e attrezzatura tecnica				
Motori principali ed ausiliari		☐	☐	
Dispositivo per il timone principale		☐	☐	
Dispositivo per il timone ausiliario		☐	☐	
Dispositivo per l'ancora		☐	☐	
Sistema antincendio permanente		☐	☐	
Sistema di gas inerte (se applicabile)		☐	☐	
2. Attrezzatura di navigazione		☐	☐	
Caratteristiche di manovra disponibili		☐	☐	
Primo dispositivo Radar		☐	☐	
Secondo dispositivo Radar		☐	☐	
Bussola giroscopica		☐	☐	
Bussola magnetica		☐	☐	
Radiogoniometro		☐	☐	
Ecoscandaglio		☐	☐	
Altre apparecchiature elettroniche per la determinazione della posizione		☐	☐	
3. Apparati radio		☐	☐	
Impianto di radiotelegrafo		☐	☐	
Impianto di radio telefono (VHF)		☐	☐	
C. DOCUMENTI		Certificati / documenti validi a bordo		
		SI	NO	
Certificato di sicurezza previsto per navi da carico		☐	☐	
Certificato di sicurezza dotazioni per navi da carico		☐	☐	
Certificato radiotelegrafo per navi da carico		☐	☐	
Certificato radiotelefono per navi da carico		☐	☐	
Certificato di bordo libero		☐	☐	
Certificato di classe		☐	☐	
Certificato di assicurazione contro i rischi di inquinamento (CLC)		☐	☐	
Certificato di conformità alla SOLAS relativo alle merci pericol.		☐	☐	
Certificato di sicurezza per le navi passeggeri		☐	☐	
Registro degli idrocarburi		☐	☐	
Certificato (internaz.) di idoneità al trasporto di prodotti chimici alla rinfusa		☐	☐	
Certificato (internaz.) di idoneità al trasporto di gas liquidi alla rinfusa		☐	☐	

Certificato (internaz.) di prevenzione contro l'inquinamento da idrocarburi (IOPP)	☐	☐
Certificato (internaz.) di prevenzione contro l'inquinamento per il trasporto di sostanze nocive alla rinfusa	☐	☐

D. COMANDANTE ED EQUIPAGGIO A BORDO			Titolo professionale di idoneità (descrizione dettagliata n.)	Rilasciato da (autorità competente)	A (località / paese)
	SI	NO			
Comandante	☐	☐			
1° Ufficiale di coperta	☐	☐			
2° Ufficiale di coperta	☐	☐			
3° Ufficiale di coperta	☐	☐			
Direttore di macchina	☐	☐			
1° Ufficiale di macchina	☐	☐			
2° Ufficiale di macchina	☐	☐			
3° Ufficiale di macchina	☐	☐			
Addetto alle comunicazioni radio	☐	☐			
Totale altri componenti equipaggio di cui:			in coperta	In sala macchina	
Pilota d'altura preso a bordo	☐	☐	Nome Pilota		

Data:	Firma del comandante e, in caso di impedimento, di chi lo sostituisce
-------	---

V° DEL PILOTA



LISTA DI CONTROLLO - Check List

Nome nave - Vessel's name _____ I.M.O. Number _____

T.S.L. - G.T. _____ Bandiera - Flag _____

A) Zavorramento e Discarica della zavorra delle cisterne

Ballasting and landfill from the ballast tanks

- 1) Numero di identificazione delle cisterne _____
Identification numbers for the tanks
- 2) Tipo di idrocarburi contenuti nella/e cisterna/e _____
Kind of oil products contained in the tanks
- 3) La nave è dotata di SBT _____
Is the vessel fitted with SBT tanks?
- 4) Numero di identificazione delle cisterne SBT e loro capacità _____
Identification number for the SBT tanks and total capacity
- 5) La nave è dotata di SBT in posizione protettiva (PL) _____
Is the vessel fitted with protective SBT tanks system position?
- 6) La nave è dotata di CBT _____
Is the vessel fitted with Clean Ballast Tanks?
- 7) La nave è fornita di manuale operativo per le cisterne dedicate alla zavorra pulita?
Was the vessel fitted with Operating Manual for the Clean Ballast Tanks (CBT)? _____
- 8) Numero di identificazione delle cisterne CBT e loro capacità _____
Identification number for the CBT tanks and total capacity
- 9) Data e posizione della nave all'inizio dello zavorramento _____
Date and position of the vessel when commenced ballasting
- 10) Quantità di zavorra da scaricare negli impianti a terra _____
Quantity of ballast to discharge in to the shore installations
- 11) Numero di identificazione e capacità delle cisterne che contengono zavorra da scaricare negli impianti a terra (specificare la quantità della zavorra contenuta in ogni cisterna ed allegare piano delle cisterne) _____
Identification numbers and total capacity for the ballast tanks to be discharged in to the shore installation (specify quantity of ballast for each tank and enclose tanks plan)
- 12) Quantità approssimativa delle acque miste ad idrocarburi trasferite nella/e slop/s tank/s _____
Approximate quantity of water mixed to oil products transfered in the slop/ tank/s _____
- 13) Numero di identificazione della/e slop/s tank/s _____
Identification numbers of the slop/s tank/s
- 14) Quantità degli slops da scaricare a terra _____
Quantity of the slops to discharge ashore

B) Incidenti, Perdite fortuite ed altri casi eccezionali, in cui si è dovuto scaricare idrocarburi
Accident, casual loss and other exceptional event that caused discharging of oil products

- 1) Data e durata dell'evento _____
Date and duration of the event
- 2) Luogo o posizione e velocità della nave durante lo scarico _____
Place or position and vessel's speed during discharging of oil product
- 3) Quantità approssimativa e tipo di idrocarburi scaricati in mare _____
Approximate quantity and type of oil product discharged at sea
- 4) Circostanze che hanno accompagnato la discarica o la perdita e note varie _____
Circumstances that caused the discharging or the loss and various notes

Torre Annunziata, li _____

IL COMANDANTE DELLA NAVE
THE SHIP'S CAPTAIN

LISTA DI CONTROLLO PER LA SICUREZZA A BORDO ED A TERRA
SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST

PIATTAFORMA/TERMINAL N.	NAVE/SHIP
DATA/DATE	ORA/TIME
	OPERAZIONE/OPERATION

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE/INSTRUCTION FOR COMPLETION

Per operare in sicurezza si richiede che tutte le risposte siano affermative. In caso contrario, specificare i motivi e le precauzioni prese in comune accordo tra nave e pontile informando preventivamente l'Autorità Marittime per l'autorizzazione. Se qualche domanda non è considerata applicabile, annotarlo nelle osservazioni

The safety of operations requires that all questions be answered affirmatively. 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 not considered to be applicable a note to that effect should be inserted in the remarks column.

	Nave Ship	Ptf. Termin al		Nave Ship	Ptf. Termin al
1. La nave è ormeggiata in sicurezza? <i>Is the ship securely moored?</i>	_____	_____	19. Le torce portatili sono del tipo approvato? <i>Are and torches of an approved type?</i>	_____	_____
2. I cavi di emergenza sono posizionati correttamente? <i>Are emergency towing wires correctly positioned?</i>	_____	_____	20. Le radio portatili VHF/UHF sono del tipo approvato? <i>Are portable VHF/UHF transceivers of an approved type?</i>	_____	_____
3. Esiste un accesso sicuro tra la nave e la terra? <i>Is there safe access between ship and shore?</i>	_____	_____	21. Sono state messe a terra le antenne radio di bordo e spenti gli interruttori dei radars? <i>Are the ship's main radio transmitter aerials earthed and radars switched off?</i>	_____	_____
4. La nave è pronta a muovere con i propri mezzi? <i>Is the ship ready to move under its own power?</i>	_____	_____	22. Sono state scollegate le apparecchiature elettriche portatili? <i>Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power?</i>	_____	_____
5. Lo scalandrone è posizionato in maniera sicura e presidiato da idoneo personale? <i>Is the gangway set down in safety and is watched by suitable crew?</i>	_____	_____	23. Sono chiuse tutte le porte esterne ed i boccaporti che portano o si affacciano alla cisterna del ponte? <i>Are all external doors and ports of the accommodation leading onto or overlooking the tank deck closed?</i>	_____	_____
6. È disponibile, in prossimità dello scalandrone, un salvagente anulare? <i>Is life-belt available close to the gangway?</i>	_____	_____	24. Sono chiuse le prese d'aria dei condizionatori che possono aspirare vapori del carico? <i>Are air conditioning intakes which may permit the entry of cargo vapours closed?</i>	_____	_____
7. Esiste un'effettiva guardia al ponte in servizio a bordo ed un controllo adeguato sul pontile e della nave? <i>Is there an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision on the terminal and on the ship?</i>	_____	_____	25. Sono stati disinseriti i condizionatori d'aria installati sulle finestre? <i>Are window-type air conditioning units disconnected?</i>	_____	_____
8. È operativo come da accordi il sistema di comunicazione pontile/nave? <i>Is the agreed ship/shore communication system operative?</i>	_____	_____	26. Sono rispettate le norme sul divieto di fumare? <i>Are smoking requirements being observed?</i>	_____	_____
9. Sono state concordate le procedure per la caricaione/discarica, bunker e zavorra? <i>Have the procedures for cargo, bunker and ballast handling been agreed?</i>	_____	_____	27. Sono state osservate le norme per l'uso della cambusa e degli altri utensili da cucina? <i>Are the requirements for use of galley and other cooking appliances being observed?</i>	_____	_____
10. È stata concordata la procedura di fermata in emergenza? <i>Has the emergency shut down procedure been agreed?</i>	_____	_____	28. Vengono rispettate le norme sull'uso delle fiamme libere? <i>Are naked light requirements being observed?</i>	_____	_____
11. Esiste un adeguato servizio di sorveglianza antincendio sul pontile ed a bordo? <i>Is there an adequate fire-fighting supervision on board and on the terminal and on the ship?</i>	_____	_____	29. È prevista una via di fuga in caso di emergenza? <i>Is there provision for an emergency escape possibility?</i>	_____	_____
12. Le manichette e le apparecchiature antincendio a bordo ed a terra sono pronte per l'uso immediato? <i>Are fire hoses and fire fighting equipment on board and ashore positioned and ready for immediate use?</i>	_____	_____	30. Vi è sufficiente personale a bordo ed a terra per fronteggiare un'emergenza? <i>Are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency?</i>	_____	_____
13. Le manichette/bracci di carico sono in buone condizioni e collegate correttamente e, dove richiesto, controllati i certificati? <i>Are cargo and bunker hoses/arms in good condition and properly rigged and, where appropriate, certificates checked?</i>	_____	_____	31. Esistono adeguate misure di isolamento alla connessione nave-terra? <i>Are adequate insulating means in place in the ship/shore connection?</i>	_____	_____
14. Gli ombrinali sono ben tappati ed i cassoni di raccolta chiusi a bordo ed a terra? <i>Are scuppers effectively plugged and drip trays in position, both on board and shore?</i>	_____	_____	32. Sono stati presi provvedimenti per assicurare una sufficiente ventilazione alla sala pompe? <i>Have measures been taken to ensure sufficient pumproom ventilation?</i>	_____	_____
15. Sono ciecate le linee non utilizzate a bordo compresa la linea di scarica a poppa? <i>Are unused cargo and bunker connections including the stern discharge line, if fitted, blanked?</i>	_____	_____	33. La nave deve effettuare C.O.W.? <i>Does the ship have to do C.O.W.?</i>	_____	_____
16. Sono chiuse e sigillate le prese a mare e le valvole fuoribordo non utilizzate nella caricaione/discarica? <i>Are sea and overboard discharge valves, when not in use, closed and lashed?</i>	_____	_____	34. Ha la prevista autorizzazione ad effettuare C.O.W.? <i>Has the ship the requested authorization to do C.O.W.?</i>	_____	_____
17. Sono chiusi i portelli delle cisterne del carico e del bunker? <i>Are all cargo and bunker tank lids closed?</i>	_____	_____	35. Viene effettuato il gas-free nelle cisterne dove si carica prodotto a bassa tensione di vapore per evitare elettricità statica? <i>Did you carried out gas-free in tanks where it is to be loaded cargo at low tension of steam in order to avoid static electricity?</i>	_____	_____
18. È funzionante il concordato sistema sfoghi gas delle cisterne? <i>Is the agreed tank venting system being used?</i>	_____	_____	36. La nave ha effettuato scarica di zavorra? <i>Has the vessel discharged any ballast?</i>	_____	_____
			37. Trattasi di zavorra pulita? <i>Is it clean ballast?</i>	_____	_____
			38. Trattasi di zavorra sporca? <i>Is it dirty ballast?</i>	_____	_____
			39. Sono pronti all'uso i mezzi nautici e le attrezzature antinquinamento? <i>Are anti-pollution means and equipment ready for use?</i>	_____	_____

Per la nave/For ship		Per la piattaforma/ For Terminal	
Nome/Name		Nome/Name	
Grado/Rank		Posizione/Position	
Firma/Signature		Firma/Signature	
Ora/ Time		Data/Date	
OSSERVAZIONI/REMARKS			

