



MINISTERO DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE

ORDINANZA 43/06

Autorizzazione ad effettuare il lavaggio delle cisterne con il greggio (C.O.W.)

Il Contrammiraglio (CP), Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Trieste,

VISTA: l'ordinanza n° 37/02 del 2 dicembre 2002;

RITENUTO: opportuno e necessario aggiornare le procedure che regolano l'effettuazione, nel porto di Trieste, delle operazioni di lavaggio delle cisterne con il sistema del Crude Oil Washing sulle petroliere, alla luce delle prescrizioni e delle indicazioni relative a dette operazioni, nonché in base alle esperienze acquisite in tale campo

VISTE: in particolare le seguenti disposizioni e direttive:

- Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980 n°313) e successivi emendamenti;
- Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi adottata a Londra il 2 novembre 1973 (resa esecutiva in Italia con legge 29 settembre 1980 n°662) e successivi emendamenti;
- Protocollo 1978 relativo alla Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, 1973, e le Risoluzioni annesse;
- Specifiche per la progettazione, l'esercizio e il controllo d'impianti C.O.W. revisionate dalla Risoluzione I.M.O. A. 446 (XI) e successivi emendamenti;
- Dispacci n°5193321 in data 28 maggio 1976, n°5195157 in data 10 luglio 1978, N°517006701 in data 7 dicembre 1981 dell'allora Ministero della Marina Mercantile – Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti e DEM3/1160 in data 10.12.1999 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione Unità di Gestione Infrastrutture per la Navigazione ed il Demanio Marittimo;

SENTITI: in merito gli operatori del settore ed acquisito agli atti il relativo parere dell'ABS Italia (messaggio fax S-1 del 13.04.2006 e AB/vd del 07.07.2006), del BV Italia (messaggio fax n. H0329/PC del 16.10.2006), RINA Spa (messaggio fax n. TS/VMI/458 del 10.07.2006) e dei Consulenti Chimici del Porto (foglio in data 04 luglio 2006);

VISTI gli artt. 65 e 81 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

ARTICOLO 1

Autorizzazione ad effettuare il lavaggio delle cisterne con il greggio (Crude Oil Washing – C.O.W.)

Le operazioni di lavaggio delle cisterne del carico di navi petroliere con l'impiego dello stesso prodotto greggio trasportato (C.O.W.), durante le operazioni di scarica nel porto di Trieste, tranne nei casi indicati nell'art. 9, sono obbligatorie a soddisfazione di quanto specificato dalla Convenzione Marpol 73/78 – Annesso I - Regola 13 (3) e di quanto previsto dall'art. 10 della presente Ordinanza e devono essere preventivamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto.

A tale proposito, il Comandante della nave deve richiedere detta autorizzazione almeno 24 ore prima dell'arrivo in rada, con messaggio (allegato 1) diretto alla Capitaneria di Porto, al terminale petrolifero ed al raccomandatario, il quale dovrà presentare poi formale domanda alla Capitaneria di Porto (all. 2) ed al terminale petrolifero. Ogni successiva variazione alla

dichiarazione di cui all'allegato 1 dovrà essere comunicata immediatamente agli stessi soggetti di cui sopra.

All'istanza deve essere allegato l'elenco del personale dedicato alle operazioni COW di cui all'art. 7 e la dichiarazione attestante di essere a conoscenza della presente Ordinanza, di aver portato a termine con buon esito i controlli prima dell'arrivo in porto previsti dal Manuale COW della nave ed indicati nell'art. 5 (all. 3).

Qualora ricorrano i presupposti di cui all'art. 9 della presente Ordinanza, il comandante che non intenda eseguire le operazioni C.O.W. dovrà indicarne il motivo, inviando apposita comunicazione alla Capitaneria di Porto di cui all'art. 1.

L'autorizzazione è concessa in seguito all'esito positivo di ispezioni a bordo della nave da parte del personale tecnico di un organismo tecnico riconosciuto e del consulente chimico di porto, che sono eseguite sulla base della "Guida per le ispezioni in porto alle procedure C.O.W." predisposta dall'I.M.O. nella risoluzione A. 446 (XI) adottata in data 15 gennaio 1979, e successivi emendamenti.

Tali ispezioni hanno lo scopo di accertare che gli impianti del gas inerte e del C.O.W. siano efficienti e soddisfino alle prescrizioni delle norme internazionali ed in particolare alle presenti regole.

La Capitaneria di Porto, ricevuto il parere favorevole da parte dell'Organismo Tecnico Riconosciuto e del Consulente Chimico di Porto, procede al rilascio dell'autorizzazione alle operazioni COW. Il provvedimento autorizzativo deve essere timbrato e firmato per ricevuta e presa visione dal Comandante della nave e restituito – anche via fax – alla Capitaneria di Porto di Trieste (all. 4).

ARTICOLO 2

Visite eseguite dall'Organismo riconosciuto e dal Consulente Chimico di Porto

Scopo della visita effettuata da parte di personale tecnico esclusivo di organismo riconosciuto, di cui all'art.1 ai fini del parere all'effettuazione delle operazioni C.O.W., è quello di verificare la soddisfacente condizione dell'impianto del gas inerte, delle tubolature C.O.W. e la calibrazione dell'analizzatore principale del gas inerte, sulla base dell'esame generale dell'impianto e dei sistemi di allarme, per quanto possibile, compatibilmente con le esigenze di esercizio della nave e sulla base delle prove effettuabili, in modo reale o simulato, nel rispetto delle prescrizioni della presente ordinanza.

Controllerà altresì la validità della sotto notata documentazione e certificazione:

1. Certificato IOPP e relativo Supplemento;
2. Manuale C.O.W. relativamente alla sua approvazione ed alle istruzioni per i greggi paraffinici;
3. Manuale dell'impianto gas inerte;
4. Certificato Sicurezza Dotazioni Navi da carico;
5. Certificato Sicurezza Costruzione Navi da carico;
6. Certificato di gestione della sicurezza;

A conclusione dell'attività svolta deve essere inviato, con immediatezza, alla Capitaneria di Porto un messaggio (all. 5) nel quale, in particolare, è espresso un formale parere "favorevole" o "non favorevole" sull'esito della visita eseguita segnalando qualsiasi avaria o anomalia riscontrata e, se del caso, eventuali commenti.

In considerazione dell'esistenza di più Enti delegati all'attività, la scelta dell'Organismo riconosciuto sarà a carico della nave o del raccomandatario marittimo purché siano esclusi quei soggetti che hanno rilasciato il certificato di classe o i certificati statutari e che, in qualsiasi modo, abbiano legami con la nave (es. certificazione ISO).

Fermo restando che le spese per le prestazioni fornite dall'Organismo riconosciuto sono a carico della nave, qualora tutti gli attuali Enti delegati siano coinvolti, a diverso titolo, nella certificazione della nave, la scelta dell'Ente ispettivo sarà effettuata dall'Autorità Marittima.

Scopo della visita, effettuata dal consulente chimico di porto ai sensi dell'art. 1, ai fini del parere all'effettuazione delle operazioni C.O.W., è invece quello di misurare:

- la percentuale in volume di ossigeno del gas inerte in linea e in tutte le cisterne del carico

comprese le slop tanks;

- la pressione in tutte le cisterne del carico comprese le slop tanks;

Il consulente chimico di porto, inoltre, provvede a quanto indicato al successivo art. 5.3 nonché ad effettuare il confronto fra il proprio misuratore di ossigeno e tutti i misuratori di ossigeno portatili della nave e, ove possibile, quello fisso.

Qualora il confronto fra il proprio misuratore e quello portatile della nave mostri uno scarto superiore a 0,5% in volume, il consulente chimico di porto procede alla calibrazione dello strumento nave per quanto possibile.

A conclusione dell'attività svolta deve essere inviato, con immediatezza, alla Capitaneria di Porto un messaggio (all. 6) nel quale, in particolare, è espresso un formale parere "favorevole" o "non favorevole" sull'esito della visita eseguita segnalando avarie o anomalie riscontrate e, se del caso, eventuali commenti.

Sulla base degli esiti comunicati da parte dell'Organismo Tecnico riconosciuto e del Consulente Chimico di porto, la Capitaneria di Porto effettua le proprie valutazioni rilasciando la relativa autorizzazione (all. 4) e può, qualora sussistano ragionevoli motivi di approfondimento di indagine, a suo insindacabile giudizio e con spese a carico della nave, disporre ulteriori verifiche e/o accertamenti nell'immediatezza o durante la permanenza della nave al pontile.

ARTICOLO 3

Impianto del Gas Inerte

Le navi devono essere dotate di un impianto di gas inerte conforme alle norme della Regola 62 del capitolo II – 2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare e successivi emendamenti.

L'impianto deve comunque essere in grado di produrre gas inerte con una percentuale in volume di ossigeno non superiore al 5% ed in quantità pari al 125% della massima rata di scarica e di mantenere ad una pressione positiva un'atmosfera inerte in tutte le cisterne con una percentuale in volume di ossigeno non superiore al 8%.

La conformità dell'impianto è assicurata dal Certificato di Sicurezza Dotazioni navi da carico in possesso dell'unità.

ARTICOLO 4

Impianto di lavaggio con greggio

1. Le navi devono essere dotate di un impianto di lavaggio con greggio conforme alle norme della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, così come stabilito dal Protocollo '78 relativo alla suddetta Convenzione ed alla risoluzione I.M.O. A.446 (XI) e successivi emendamenti applicabili. La conformità dell'impianto alle suddette norme deve essere attestata mediante i Certificati di cui al comma primo del precedente art.2.
2. L'impianto per il lavaggio delle cisterne e le relative tubolature devono essere integri e permanentemente installati a bordo. Eventuali riparazioni provvisorie devono essere state preventivamente accettate dalla Società di Classifica ed evidenza documentale deve essere disponibile a bordo. In particolare le tubolature devono essere metalliche e deve essere garantita la continuità elettrica, non sono ammesse macchinette portatili e/o manichette volanti.
3. L'impianto delle tubolature necessarie per il lavaggio con greggio deve essere completamente separato o flangiato cieco dalla tubolatura idrica antincendio e da altre tubolature facenti capo ad impianti sistemati nel locale apparato motore e, più genericamente, da ogni altro impianto.

Qualora esista un riscaldatore, si precisa che:

- a) Se il riscaldatore è installato nel locale apparato motore esso dovrà essere isolato mediante flange cieche di spessore adeguato, facilmente identificabili e sistemate, ove possibile, nel locale pompe carico;
 - b) Se il riscaldatore è installato nel locale pompe del carico, esso dovrà essere efficacemente isolato, o mediante doppia valvola di intercettazione, o mediante flange cieche di spessore adeguato e facilmente identificabili.
4. Gli eventuali impianti per il lavaggio delle cisterne con acqua, alimentati da apposite pompe

sistematiche nel locale apparato motore o locale pompe, devono essere separati dall'impianto di lavaggio con greggio per mezzo di flange cieche di spessore adeguato, facilmente identificabili, o da branchetto.

ARTICOLO 5

Controlli da effettuare prima che la nave arrivi all'ormeggio

Nelle 24 ore precedenti all'arrivo della nave all'ormeggio, devono essere effettuati i controlli previsti dal Manuale Operativo C.O.W. in dotazione e in particolare il Comandante della nave deve accertare:

1. Il buon funzionamento dell'impianto del gas inerte, anche secondo quanto eventualmente previsto dal costruttore, con particolare riguardo a tutti i dispositivi di sicurezza e di allarme ed alla pulizia della torre di lavaggio;
2. Il buon funzionamento dell'analizzatore di ossigeno principale verificando che sia stato calibrato con due punti di cui uno sia l'aria e l'altro azoto puro o miscele di azoto/ossigeno con titolo noto certificato ovvero come riportato sulle istruzioni d'uso dello strumento;
3. Il buon funzionamento dell'analizzatore di ossigeno portatile che deve essere accompagnato da una documentazione tecnica che ne attesti l'idoneità all'uso in cisterna rilasciata dal costruttore. In mancanza di detta certificazione lo strumento dovrà possedere almeno le seguenti caratteristiche tecniche:
 - Essere dotato di una pompa elettrica integrata nello strumento o di una pompa elettrica esterna allo stesso (purché lo strumento mantenga la certificazione per lavorare in ambienti con rischio di esplosione) oppure una pompa manuale in modo da garantire un flusso costante di gas sul sensore;
 - Essere dotato di una connessione ermetica al sistema chiuso di misurazione nelle cisterne del carico/slops.

In ogni caso lo strumento deve essere revisionato come richiesto dal produttore (fornendo la relativa documentazione) e comunque calibrato da una stazione autorizzata almeno una volta all'anno con evidenza di certificazione. Qualora lo strumento non sia certificato come richiesto la certificazione dovrà essere acquisita entro tre mesi dall'accertamento. Analogamente se lo strumento non ha le caratteristiche tecniche di cui sopra, fermo restando il buon funzionamento, lo stesso deve essere adeguato/sostituito entro tre mesi dall'accertamento.

4. Che la linea di lavaggio sia stata isolata secondo quanto previsto dall'art. 4 paragrafo 3;
5. Che eventuali altre linee di lavaggio con proprie pompe siano state parimenti isolate con flange cieche o branchetti dall'impianto di lavaggio con greggio;
6. Che tutte le aperture delle cisterne del carico siano ben chiuse ed a perfetta tenuta;
7. Che, negli ultimi tre mesi, le tubolature della linea di lavaggio con relative valvole ed accessori siano state pressurizzate e riscontrate a perfetta tenuta alla massima pressione di esercizio, fornendo adeguata documentazione;
8. Il buon funzionamento dei manometri sulle linee (carico, lavaggio e gas inerte);
9. Il buon funzionamento delle comunicazioni fra la coperta e la sala controllo carico;
10. Il buon funzionamento del sistema chiuso di sondaggio delle cisterne;
11. Il buon funzionamento delle pompe del carico e dei relativi dispositivi di sicurezza come previsto dal costruttore con particolare riguardo all'arresto di emergenza.

ARTICOLO 6

Misurazioni e controlli del carico

- a) I sondaggi ed i campionamenti del carico nonché le misurazioni nelle cisterne del carico/slop sulle navi dotate di impianti di gas inerte devono essere effettuati attraverso il sistema di sonde chiuse previste dalla Regola 60 comma 7 Capitolo II/2 della SOLAS 74 e successivi emendamenti.
- b) Le operazioni di sondaggio, campionamento e misurazione nelle cisterne del carico/slop devono essere effettuate alla presenza di personale della nave adeguatamente certificato e designato dal Comandante che ne assuma la direzione e la responsabilità ed eseguite da personale specializzato dipendente da società/imprese autorizzate con l'osservanza delle

seguenti prescrizioni:

- Tutti i componenti metallici dei dispositivi ed attrezzature utilizzati per il sondaggio e il campionamento devono essere usati attraverso un sistema del tipo sonde chiuse.
- Le attrezzature impiegate devono essere di tipo stagno ai gas e collegate allo scafo della nave in modo che ne sia garantita la continuità elettrica.

ARTICOLO 7

Personale addetto

Il Comandante, gli Ufficiali ed il personale di bordo che svolgono incarichi di responsabilità od operativi nelle operazioni di carica, scarica dei prodotti petroliferi e maneggio dei relativi impianti devono essere in possesso della certificazione prevista dalla Regola V/1.1 e/o V/1.2 della "International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended in 1995" ed eventuali successivi emendamenti.

Il numero minimo di personale certificato da impiegare nelle operazioni COW deve essere il seguente per ogni turno di guardia:

- a) Un Ufficiale responsabile (Comandante o 1° Uff.le di Coperta);
- b) Un Ufficiale che sovrintende le operazioni che può anche essere il 1° Uff.le di Coperta;
- c) Un Sottufficiale o un Comune in coperta che verifichi eventuali colaggi e malfunzionamenti dell'impianto, il contenuto di ossigeno, la pressione nelle cisterne del carico prima del lavaggio ed il sondaggio delle cisterne.

Quanto sopra fermo restando i periodi di riposo previsti dal Capitolo VIII della Convenzione STCW 78/95 ed eventuali successivi emendamenti.

ARTICOLO 8

Comunicazioni

Devono essere stabiliti, e mantenuti efficienti, adeguati mezzi di comunicazione tra il personale in coperta e la sala di controllo carico in modo tale che, in caso di perdite o malfunzionamenti del sistema crude oil washing, il lavaggio possa essere sospeso prima possibile.

Devono esistere, altresì, mezzi di comunicazioni fra il restante personale di servizio, quello presente nella sala di controllo carico ed in tutti i locali ove sono sistemate le apparecchiature di segnalazione, controllo e comando del COW e del gas inerte.

La nave deve essere dotata di apparati VHF, che operano almeno su due frequenze, ad uso del personale addetto al carico e che sovrintende le operazioni COW.

Altri idonei apparati telefonici o radio devono essere predisposti per le comunicazioni fra nave e pontile, con dotazioni del terminale.

In entrambi i casi i mezzi di comunicazione devono essere "a sicurezza intrinseca" nelle zone pericolose.

ARTICOLO 9

Lista dei greggi non adatti

1. Non possono essere utilizzati per il lavaggio delle cisterne i tipi di greggio eventualmente compresi nella lista dei greggi dichiarati non adatti dal Manuale Operativo C.O.W. della nave e di quelli aventi le caratteristiche di cui alla Ris. IMO 446 (XI) come emendata.
2. Qualora la nave intenda effettuare le operazioni di lavaggio delle cisterne con prodotto compreso nella lista dei greggi dichiarati non adatti dal Manuale Operativo C.O.W. ma lo stesso documento contenga adeguate istruzioni operative, le operazioni C.O.W. potranno essere autorizzate alle seguenti condizioni:
 - sussistano le condizioni imposte dal pontile per quanto attiene le temperature di scarica;
 - il Comandante della nave, utilizzando apposita dichiarazione (all. 7), dichiari di soddisfare i requisiti minimi richiesti dal Manuale Operativo COW della nave e mantenerli per tutta la durata delle operazioni di lavaggio.
 - la nave sia in possesso di certificato di qualità del carico. Per i carichi paraffinici dovrà essere obbligatoriamente riportato il "Pour point" del prodotto trasportato.
 - Il Comando nave si impegna a procedere, entro 12 (dodici) mesi, alla modifica del Manuale Operativo COW secondo le indicazioni contenute nelle Risoluzioni IMO A 446(XI) come emendata.

3. Qualora la nave intenda effettuare le operazioni di lavaggio delle cisterne con prodotto avente caratteristiche di cui alla Ris. IMO 446 (XI) come emendata, le operazioni COW potranno essere autorizzate alle seguenti condizioni:

- sussistano le condizioni imposte dal pontile per quanto attiene le temperature di scarica;
- il Comandante della nave, utilizzando apposita dichiarazione (all. 7a), dichiarerà di soddisfare i requisiti minimi richiesti dal Manuale Operativo COW della nave e mantenerli per tutta la durata delle operazioni di lavaggio.
- la nave sia in possesso di certificato di qualità del carico. Per i carichi paraffinici dovrà essere obbligatoriamente riportato il "Pour point" del prodotto trasportato.

ARTICOLO 10 **Programmi di lavaggio**

Il lavaggio delle cisterne deve essere effettuato conformemente a quanto prescritto dal Manuale COW approvato.

Al pontile non è permesso il lavaggio delle cisterne con acqua dopo il lavaggio con C.O.W. né operazioni di ventilazione, anche se previste dal manuale COW.

Fatto salvo quanto stabilito al precedente articolo 9, è fatto obbligo a tutte le petroliere di lavare almeno la cisterna del carico, individuata dal manuale C.O.W., da utilizzare in caso di condizioni meteo avverse che impongono l'immissione di acque di zavorra nella cisterna del carico.

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

ARTICOLO 11 **Prevenzione della formazione di cariche elettrostatiche**

Prima di utilizzare il contenuto delle cisterne destinate a fornire il crudo per il lavaggio, deve essere controllata la quantità di acqua presente in esse nei modi di cui all'articolo 6.

Tale controllo non è necessario qualora esso sia già stato effettuato all'arrivo della nave nell'ambito delle misure commerciali.

Qualora sia stata accertata presenza di acqua libera nelle cisterne del carico, prima di iniziare l'operazione C.O.W., le suddette cisterne devono essere scaricate di tutta la quantità d'acqua presente più un metro di prodotto.

Le cisterne usate come slop, che hanno eventualmente contenuto acqua di zavorra nel viaggio in zavorra precedente, devono essere completamente scaricate e riempite con petrolio greggio (privo di acqua) se devono essere usate per fornire prodotto per il lavaggio.

ARTICOLO 12 **Controlli da eseguire da parte del bordo prima di iniziare il C.O.W.**

Prima di iniziare il lavaggio con crudo, da parte del bordo dovranno essere effettuati i seguenti ulteriori controlli, anche se già eseguiti all'arrivo della nave, intesi ad accertare:

1. Il buon funzionamento dell'impianto del gas inerte, ed in particolare che:
 - La temperatura del gas inerte sia inferiore alla massima prevista dal manuale I.G.S.;
 - La pressione del gas inerte in tutte le cisterne sia positiva e, comunque, non inferiore ad almeno 200 mmH₂O e non superiore a quella di taratura delle valvole di sicurezza dell'impianto;
 - Il contenuto in volume di ossigeno in ciascuna cisterna da lavare con crudo sia non superiore all'8%. La relativa misurazione deve essere effettuata in due punti, uno distante un metro dal ponte, l'altro a metà dello spazio vuoto. Se le cisterne hanno paratie di sbattimento complete o parziali, la suddetta misurazione deve essere effettuata agli stessi livelli in ciascuna sezione di cisterna.
2. Che la tubolatura per il lavaggio con crudo sia completamente isolata da quella per il lavaggio con acqua o flangiata cieca;
3. Che le macchinette di lavaggio in esercizio abbiano il ciclo ben programmato e quelle non utilizzate siano chiuse;
4. Il buon funzionamento delle valvole e delle tubolature sia in coperta sia in sala pompe;
5. Che il personale di cui all'art. 7 sia reperibile ed al proprio posto assegnato.

ARTICOLO 13
Controlli da eseguire durante il C.O.W.

Al fine di garantire la corretta esecuzione delle operazioni COW, il personale di cui all'art. 7 dovrà seguire attentamente la progressione delle operazioni di lavaggio e di drenaggio delle cisterne intesa ad accertare:

1. Che la percentuale d'ossigeno nel gas inerte rimanga, alla produzione e nel collettore principale, entro i limiti citati negli articoli precedenti;
2. Che non vi siano perdite di greggio;
3. Che la pressione del collettore di lavaggio sia quella di esercizio prevista dal Manuale operativo;
4. Che la pressione del gas inerte in tutte le cisterne non sia inferiore a 200 mmH₂O e non superiore a quella di taratura delle valvole di sicurezza dell'impianto;
5. Che i cicli di lavaggio si svolgano regolarmente come previsto dal Manuale operativo;
6. Che l'assetto della nave sia quello previsto per un buon drenaggio delle cisterne;
7. Il livello dei contenuti delle cisterne interessate dalle operazioni C.O.W.

Detto personale dovrà fermare immediatamente le operazioni qualora sorgessero dubbi circa il loro svolgimento in sicurezza e in particolare in caso di caduta di pressione del gas inerte o di innalzamento del suo contenuto di ossigeno oltre i limiti ammessi.

ARTICOLO 14
Controlli da eseguire dopo il C.O.W.

Dopo aver completato le operazioni di lavaggio, dovranno essere eseguiti i seguenti ulteriori controlli:

- 1) Che tutte le valvole tra la linea del carico e la linea di lavaggio siano chiuse;
- 2) Che le linee di lavaggio siano state drenate;
- 3) Che tutte le valvole delle macchinette di lavaggio siano chiuse.

ARTICOLO 15
Drenaggio delle cisterne lavate con greggio, delle tubolature e delle pompe

Tutte le cisterne lavate con il greggio devono essere opportunamente drenate e prosciugate prima di essere eventualmente utilizzate per contenere la zavorra.

Le operazioni di drenaggio devono essere effettuate con un assetto tale da permettere il miglior risultato possibile.

Al termine delle operazioni di lavaggio con greggio, la misurazione dell'eventuale residuo non pompato deve essere effettuata attraverso un sistema di sonde chiuse.

Le linee del carico e le relative pompe devono essere completamente drenate, ed il greggio che ne risulta deve essere inviato a terra ad eccezione di quanto rimasto nella linea MARPOL.

ARTICOLO 16
Avaria all'impianto di gas inerte

1. Il Comandante della nave petroliera, nel caso di un'avaria degli impianti di gas inerte e/o COW ovvero della loro strumentazione, deve adottare immediati provvedimenti per impedire l'immissione di aria o miscele pericolose nelle cisterne.

In particolare:

- a) Dovrà essere immediatamente informato il Capo pontile e la Capitaneria di Porto di Trieste con il mezzo più rapido possibile;
 - b) Le operazioni di scarica, di COW e di zavorra CBT devono essere fermate;
 - c) La valvola di intercettazione della mandata gas inerte in coperta deve essere chiusa;
 - d) La "vent valve" tra la valvola di intercettazione e la valvola di regolazione della pressione (se esistente) deve essere aperta.
 - e) Nessuno strumento od equipaggiamento per il sondaggio, o altro, deve essere introdotto nelle cisterne se non dopo che siano trascorsi almeno 30 minuti dalla cessazione dell'immissione di gas inerte.
2. Immediati provvedimenti devono essere adottati per la riparazione dell'avaria. I lavori di ripristino degli impianti, con nave ormeggiata ad una delle banchine del terminale petrolifero, saranno consentiti previa autorizzazione della Capitaneria di Porto (all. 8) a condizione che:

- Si tratti di lavori di lieve entità;
- Si tratti di lavori a freddo;
- I lavori comportino, di massima, una sosta inoperosa non superiore alle 8 (otto) ore;
- Il terminale petrolifero non ritenga indispensabile liberare l'ormeggio per esigenze motivate di carattere operativo/commerciali indilazionabili comunicando tale necessità, con specifico messaggio, alla Capitaneria di Porto..

La Capitaneria di Porto - in merito alla comunicazione di cui al punto 1 a - adotterà le determinazioni del caso sentito il Consulente Chimico del Porto e, se ritenuto necessario, l'Organismo riconosciuto e l'Ente che ha rilasciato i certificati statuari (allegato 8).

3. Qualora si riscontrasse l'impossibilità di ripristinare con celerità l'efficienza dell'impianto in avaria ovvero fossero necessarie riparazioni non eseguibili all'ormeggio, la Capitaneria di Porto impartirà alla nave l'ordine di allontanarsi dal pontile. (allegato 8).
4. La nave potrà essere riammessa all'ormeggio ovvero autorizzata a riprendere le operazioni commerciali dopo:
 - formale comunicazione da parte del Comando nave dell'avvenuta eliminazione dell'avarie,
 - accertamento dell'avvenuta riparazione dell'impianto in avaria e del ripristino delle condizioni di inertizzazione nelle cisterne del carico relativamente alla qualità, quantità e pressione del gas inerte; tale verifica potrà essere eseguita dall'Autorità Marittima ovvero, a discrezione della stessa, dall'Organismo notificato inizialmente scelto, dal Consulente Chimico di Porto, dall'Amministrazione/Ente che ha rilasciato i certificati statuari.

ARTICOLO 17 **Varie**

La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 00.01 del giorno 01 gennaio 2007 ed abroga l'Ordinanza n. 37/02 in data 2 dicembre 2002.

I contravventori alla presente ordinanza saranno puniti a termine di legge e ritenuti responsabili civilmente e penalmente dei danni arrecati a persone o cose derivanti dal loro illecito operato.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Trieste, 09 dicembre 2006

DOCUMENTO FIRMATO IN
ORIGINALE

MESSAGGIO D'ARRIVO DA PARTE DELLA NAVE / SHIP'S PRE-ARRIVAL MESSAGE

TO TRIESTE HARBOUR MASTER AND COAST GUARD – MARINE SAFETY DEPT.
(FAX 0039 040 676665 – E-MAIL sicnavts@spin.it)

SIOT OIL TERMINAL

SHIP'S AGENCY

AA) 1) SHIP'S NAME / 2) CALL SIGN / 3) FLAG / 4) PORT AND NUMBER OF REGISTRY / 5) KEEL LAID DATA / 6) IMO N° / 7) GT / 8) NT / 9) DWT / 10) LOA / 11) BEAM / 12) ARRIVAL DRAFT / 13) ARRIVAL DISPLACEMENT 14) SBT-DH / 15) VESSEL TELEPHONE-FAX- EMAIL NUMBERS

BB) CERTIFICATES

	ISSUING DATA	ANNUAL SURVEY	EXPIRING DATA	ISSUING AUTHORITY/ CLASS SOC.
LOAD LINE				
SAFETY CONSTRUCTION				
SAFETY EQUIPMENT				
SAFETY RADIO				
IOPP				
CLASS				
SMC				
DOC				
MOU				
TONNAGE				
CLC				
MANNING				
DERATTING				
ITALIAN LIGHT DUES (ANCHORAGE DUES)				

CC) 1) CREW NUMBER / 2) MASTER NAME – PLACE AND DATE OF BIRTH – PASSPORT NUMBER

DD) FULL STYLE OF 1) OWNER / 2) OPERATOR 3) CHARTER

EE) SAILING DATE AND TIME FROM LAST PORT

FF) ETA TRIESTE

GG) 1) CARGO (TECHNICAL AND COMMON NAME – PARAFFINIC/AROMATIC) / 2) QUANTITY B/L M/TONS / 3) API OR DENSITY / 4) POUR POINT / 5) DISTRIBUTION ON BOARD / 6) FULL OR PARTIALLY UNLOADING / 7) MAXIMUM DISCHARGE RATE / 8) MAX TEMPERATURE OF EACH CARGO GRADE TO BE DISCHARGED / 9) DISCHARGE SEQUENCE IN CASE OF DIFFERENT CARGO GRADES ON BOARD

HH) 1) G.O.V. (Gross Observed Volume) / 2) SLOP L.O.T. / 3) FREE WATER (INCLUDING FREE WATER IN SLOP) / 4) SEGREGATED SLOP QUANTITY (OIL / WATER) IF DISCHARGING REQUIRED

II) 1) IGS PLANT FULLY OPERATIONAL / 2) OXYGEN CONTENT PERCENTAGE BY VOLUME IN MAIN LINE / 3) OXYGEN CONTENT PERCENTAGE BY VOLUME IN ALL CARGO TANKS AND SLOP TANKS / 4) GAS PRESSURE / 5) INTERFACE H₂S (HYDROGEN SULPHIDE) IF AVAILABLE

JJ) 1) ESTIMATED TOTAL DISCHARGING TIME / 2) COW / 3) BALLAST

KK) GOOD WORKING CONDITION OF CARGO PUMPS, RELATIVE DEVICES AND ALARM AS PER RELEVANT IGS MANUAL

LL) CHECK CARGO TANKS OPENINGS

MM) 1) CHECK UP CORRECT WORKING OF CARGO TANK SOUNDING SYSTEM (CLOSE ULLAGE SYSTEM) / 2) TYPE IN USE

NN) ANY DEFECT OF HULL, MACHINERY OR EQUIPMENT WHICH MAY:

- AFFECT THE SAFE MANOEUVRABILITY OF THE TANKER;
- AFFECT THE SAFETY OF OTHER VESSEL;
- CONSTITUTE A HAZARD TO THE MARINE ENVIRONMENT;
- CONSTITUTE A HAZARD TO PERSONS OR PROPERTY ON LAND OR IN THE VICINITY OF THE HARBOUR

OO) 1) COW REQUIRED TANKS TO BE WASHED / 2) COW CHECKING SOCIETY CHOICE / 3) STARTING TIME AFTER STARTING DISCHARGING OPERATION / 4) REASONS IF COW NOT POSSIBLE

PP) ALL EQUIPMENT FOR COW HAVE BEEN TESTED WORKING PROPERLY

QQ) 1) OFFICER NAME SUPERVISING COW OPERATIONS / 2) OTHER PERSONS INVOLVED IN COW OPERATIONS

RR) IF IOPP 1.10.3 STATUS OF SHIP REG 1 (26)

ATTESTING: NEW OIL TANKER (Y/N)

SS) 1) NUMBER / 2) SIZE, DISTANCE BETWEEN CENTRES OF CARGO CONNECTIONS (IF VESSEL HAS ALREADY BEEN TO THE TERMINAL, SIMPLY STATE "SAME" IF NO CHANGES HAVE OCCURRED SINCE THE LAST VISIT)

TT) NUMBERED FROM THE FRONT, WHICH MANIFOLDS ARE TO BE CONNECTED (NORMALLY 3 ARMS AVAILABLE)

UU) MOORING LINES BREAKING CAPACITY AND:

- NUMBER AND TYPE OF BOW LINES
- NUMBER AND TYPE OF FORWARD BREAST LINES
- NUMBER AND TYPE OF FORWARD SPRING LINES
- NUMBER AND TYPE OF AFT SPRING LINES
- NUMBER AND TYPE OF AFT BREST LINES
- NUMBER AND TYPE OF STERN LINES

VV) IF ORIGINAL B/L ON BOARD

WW) 1) IF ANY WEAPONS / 2) AMMUNITIONS ON BOARD

XX) IF ANY STOWAWAYS, PASSENGERS OR ANY OTHER PERSONS WITH EXPIRED / NOT IN ORDER PERSONAL DOCUMENTS

YY) SHIP IN COMPLIANCE WITH MARPOL REG. 13 B YES / NO

IF YES - RECOGNISED ORGANIZATION SOCIETY INFORMED YES / NO / N.A.

RMKS: ANY CHANGE TO THE ABOVE DECLARATION SHALL BE IMMEDIATELY NOTIFIED TO TRIESTE HARBOUR MASTER AND COAST GUARD OFFICE

ISTANZA OPERAZIONI COW AGENZIA MARITTIMA

AGENZIA MARITTIMA _____

TEL _____

FAX _____

EMAIL: _____

Alla CAPITANERIA DI PORTO
Sezione Sicurezza della Navigazione
TRIESTE

Trieste, _____

Oggetto: M/T _____ - bandiera _____
IMO No _____ - GT/TSL. _____

AUTORIZZAZIONE PER CRUDE OIL WASHING

Il sottoscritto Agente Raccomandatario, in nome e per conto del Comandante delle petroliera in oggetto citata, chiede a codesta Capitaneria di Porto l'autorizzazione ad eseguire il COW durante la discarica presso i pontili della SIOT di San Sabba / Trieste.

La nave sopraccitata arriverà nel nostro porto il _____ proveniente da _____ con un carico di _____ m/t di CRUDE OIL destinato alla _____ via S.I.O.T. TRIESTE.

Dichiara, altresì, che l'Organismo Tecnico Riconosciuto scelto è il seguente:

A disposizione per ogni ulteriore chiarimento, si segna con osservanza.

Il Raccomandatario

SI ALLEGA MARCA DA BOLLO EURO 16,00 PER L'AUTORIZZAZIONE

**PERSONALE COINVOLTO NELLE OPERAZIONI
COW PERSONNEL IN CHARGE OF COW OPERATIONS**

- 1) OFFICER SUPERVISOR OF COW OPERATIONS:
RANK: _____ NAME: _____ STCW 78/95 CERT. V/1.2 No

- 2) OTHER PERSONNEL INVOLVED IN COW OPERATION

IN CARGO CONTROL ROOM:

	RANK	NAME	WATCH FROM - TO	STCW 78/95 CERT. (Tick the relevant choice)
Officer				V/1.1 ☐ V/1.2 ☐
Officer				V/1.1 ☐ V/1.2 ☐
Officer				V/1.1 ☐ V/1.2 ☐
Officer				V/1.1 ☐ V/1.2 ☐

ON DECK:

	RANK	NAME	WATCH FROM - TO	STCW 78/95 CERT. (Tick the relevant choice)
Petty Officer Or Deck Rating				V/1.1 ☐ V/1.2 ☐
Petty Officer Or Deck Rating				V/1.1 ☐ V/1.2 ☐
Petty Officer Or Deck Rating				V/1.1 ☐ V/1.2 ☐
Petty Officer Or Deck Rating				V/1.1 ☐ V/1.2 ☐

(*) MINIMUM NUMBER OF PEOPLE IN CHARGE OF EACH WATCH: ONE OFFICER AND ONE PETTY OFFICER/DECK RATING COVERING 24 H (IN 24H BASIS).

MASTER'S DECLARATION

I undersigned _____ Master of M/t " _____ state under my own responsibility:

To acknowledge Ordinance No ___/2006 of Trieste Harbour Master "Rules governing tankers washing operation by crude (C.O.W.). during discharging at Trieste port".

To have carried out and to carry out during ship's stay at oil terminal all checks required by the above said Ordinance, prior to arrival of ship, before, during and after COW.

Officers in charge and crew involved in COW operations are certified according to STCW 78/95 chapter V as above explained, are fully conversant with ship's organisation, well trained according to ISM ship's manual procedures and duly instructed on regulation concerning COW contained in ship's COW operation manual.

Trieste, _____
(Date)

The Master _____
(stamp and signature)



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA - TRIESTE
MINISTRY OF TRANSPORT
TRIESTE HARBOUR MASTER OFFICE AND COAST GUARD

AUTORIZZAZIONE C.O.W. N°/C.O.W. AUTHORIZATION No _____/____

Telephone +39 / 040 / 676611	Telefax + 39 / 040 / 676665	e-mail sicnav.cprieste@mit.gov.it so.cprieste@mit.gov.it
To	Master of M/t _____ (S.I.O.T. Pier Master please pass)	
	S.I.O.T. Pier Master	Fax. 040 / 381486
Our ref.	/ 200___/ Saf. Nav.	

Il Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del porto di Trieste:

- VISTA: la propria Ordinanza n° 43/06 datata 09.12.2006;
Having regard to the Ordinance No 43/06 dated 09.12.2006;
- VISTO: il msg. in data _____, con cui il Comandante della M/c _____, di bandiera _____, ha richiesto l'autorizzazione ad effettuare il Crude Oil Washing;
Having regard to the ship's message by which the Master of M/t _____, flag _____ require the authorisation to perform Crude Oil Washing;
- VISTA: la formale richiesta presentata dall'Agenzia Marittima _____ raccomandataria della nave sopraccitata;
Having regard to the application submitted by Agency _____;
- VISTO: il parere favorevole espresso dall'Organismo Tecnico Riconosciuto _____ con messaggio fax n. _____ in data _____;
Having regard to the _____ fax message n. _____ dated _____;
- VISTO: il parere favorevole espresso dal Consulente Chimico di Porto con msg. prot. _____ in data _____;
Having regard to the Port Chemist fax message No _____ dated _____;
- VISTA: la dichiarazione rilasciata dal Comandante della nave in data _____ relativa, tra l'altro, all'elenco del personale dedicato alle operazioni COW;
Having regard to the declaration issued by Ship's Master on _____, containing also the list of the personnel dedicated to the COW operations;

AUTORIZZA / AUTHORIZES

la M/c _____ ad effettuare il C.O.W. durante la sosta nel porto di Trieste subordinatamente all'osservanza delle norme contenute nell'ordinanza n° _____ datata _____ e delle seguenti ulteriori prescrizioni:

M/t _____ to perform C.O.W operations during her stay in Trieste subject to the requirements listed in the ordinance _____ dated _____ and of the further following prescriptions

Trieste, _____

The undersigned Master of M/t _____ declares he has received the present authorization on the date
at local hours.

THE MASTER
(stamp and signature)

Il sottoscritto _____, in qualità di rappresentante dall'Agenzia Marittima _____, raccomandataria della M/t _____, si impegna a consegnare con immediatezza la presente autorizzazione al Comando della predetta nave.

Trieste, _____

Firma

Date:

Our Ref.:

Page 1 of

From: _____ - Trieste Office

To: TRIESTE HARBOUR MASTER – Marine Safety Department
CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE
Att: Person in chargeFax. No
+39 040 676665

Cc: Ship's Agent (if opinion is not favourable)

Fax No

Subject: Inspection for Authorisation to perform C.O.W. operations
Visita per il rilascio dell'Autorizzazione allo svolgimento operazioni C.O.W.

With reference to your fax message n°.....dated and following the inspection carried out on board of M/t:..... IMO No:.....flag: we confirm that:

Con riferimento al Vs. fax ed a seguito ispezione effettuata in data odierna a bordo della M/c si comunica quanto segue:

- a) Ship's master has presented for examination the documents required by the Harbour Master Authority document called "Ordinanza No 43 / 06 as per article 2;
Il comandante della nave ha esibito i documenti come richiesto dall'articolo 2 dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto n. 43 / 06.
- b) The compliance of the plants with the requirements of aforesaid "Harbour Master Authority document" has been verified.
E' stata verificata la rispondenza degli impianti alle norme della citata Ordinanza della Capitaneria di Porto.

The opinion to give the above authorisation is:
Pertanto si esprime parere

FAVOURABLE with following recommendation / NOT FAVOURABLE due to following deficiencies: (*)

FAVOREVOLE con le seguenti raccomandazioni / NON FAVOREVOLE per le seguenti ragioni: (*)

(*) Delete as appropriate – Cancellare come necessario

Remarks for Trieste Harbour Master Office – Marine Safety Department only:

Note per la sola Capitaneria di Porto di Trieste – Sezione Sicurezza della Navigazione

Il comandante ha dichiarato che le operazioni C.O.W. cominceranno probabilmente alle ore.....
del

firma

DOTT.

CONSULENTE CHIMICO DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE

CERTIFICATO DI INERTIZZAZIONE PER CRUDE OIL WASHING
INERT CONDITION CERTIFICATE FOR CRUDE OIL WASHING

NAVE SHIP	_____	AGENTE AGENT	_____
BANDIERA FLAG	_____	STAZZA LORDA GROSS TONNAGE	_____
COMANDANTE MASTER	_____		

Si certifica che, su richiesta del Comando di Bordo di eseguire il C.O.W., sono stati effettuati i seguenti controlli:

This to certify that, on request of the Master to obtain permission for C.O.W., the following checks and tests and inspections have been carried out:

1. Contenuto di Ossigeno nelle cisterne del carico, misurato dal Chimico di Porto:
 O₂ content in cargo tanks, tested by the Port Chemist:

CISTERNA N° TANK N°		% O ₂
1	P	
2	P	
3	P	
4	P	
5	P	
6	P	
7	P	
8	P	
9	P	
Slop	P	

CISTERNA N° TANK N°		% O ₂
1	C	
2	C	
3	C	
4	C	
5	C	
6	C	
7	C	
8	C	
9	C	
Slop	C	

CISTERNA N° TANK N°		% O ₂
1	S	
2	S	
3	S	
4	S	
5	S	
6	S	
7	S	
8	S	
9	S	
Slop	S	

2. Contenuto di ossigeno nella linea principale del gas inerte:
 Oxygen content in inert gas main line:

- a) Misurato dal Chimico di Porto _____
 Tested by the Marine Chemist
- b) Letto sull'analizzatore principale di O₂ di bordo _____
 Read on the ship's O₂ main analyser
- c) Letto sul ripetitore - registratore di O₂ _____
 Read on the O₂ repeater-recorder

Differenza nella risposta degli strumenti di bordo rispetto al dato misurato dal Chimico di Porto:

Difference in the ship's meters response (compared with the value tested by the Marine Chemist):

- Analizzatore principale di O₂ _____
 Main O₂ analyser
- Ripetitore – registratore _____
 Repeater-recorder

3. Pressione misurata nelle cisterne del carico _____
(min./max.) mbar / mmH₂O
Pressure tested in cargo tanks (min/max.)

4. Strumenti portatili di bordo per la misura di O ₂ visionati dal Chimico di Porto n° _____ Ship's portable O ₂ meters inspected by the Marine Chemist: No _____	Adatti alla misura nelle cisterne del carico in conformità a quanto prescritto dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Trieste n. 43/06 n° _____ Suitable for cargo tanks in compliance with Ordinance No 43/06 of Trieste Harbour Master: No _____
Strumento Meter _____ _____ _____	Differenza massima osservata rispetto ai due punti di taratura: Maximum difference in the meters response (compared with O ₂ 0% and O ₂ 20.9 % _____ _____ _____

5. Calibrazione effettuata su misuratori portatili di O₂ di bordo:

Calibration performed on ship's portable O₂ meters:

Strumento:

Meter:

Osservazioni e prescrizioni del Consulente Chimico del Porto:

Remarks and instructions from the Marine Chemist:

All'attenzione dell'Ufficiale d'Ispezione

To the Harbour Master Duty Officer

.....
.....
.....

All'Attenzione della Sezione Sicurezza della Navigazione

To Marine Safety Department only:

.....
.....
.....

In seguito agli accertamenti eseguiti riguardo le condizioni di inertizzazione richieste dalle vigenti Norme di Sicurezza si esprime parere FAVOREVOLE / NON FAVOREVOLE per l'effettuazione del C.O.W.

Following the tests and inspections carried out to check the inert condition requested by the port safety regulations, that the vessel IS / IS NOT in the condition to perform C.O.W.

DATA _____ (Date)	IL CONSULENTE CHIMICO DI PORTO THE PORT CHEMIST
Ora _____ (time)	IL COMANDANTE (Timbro e Firma) MASTER (Stamp and Signature)

DICHIARAZIONE COMANDO NAVE IN CASO DI GREGGIO "UNSUITABLE" PER LE OPERAZIONI C.O.W.
Master declaration in case of crude oil product considered unsuitable for C.O.W. operations

FROM:	M/T _____ IMO No _____
TO:	TRIESTE HARBOUR MASTER OFFICE
	ABS – BV - RINA

Il sottoscritto _____ comandante della M/c _____, vista la natura del carico trasportato denominato _____, essendo quest'ultimo presente nella lista dei prodotti non idonei alle operazioni COW,

The undersigned _____ Master of the M/t _____, considering the nature of the cargo transported named _____, which is inserted in the list of not suitable products for COW operations,

DICHIARA
Declares

Di applicare la procedura prevista dal manuale COW della nave in modo da poter effettuare ugualmente le operazioni COW, ovvero di non intraprendere alcuna operazione COW finché il quantitativo del carico necessario al COW non avrà raggiunto la temperatura richiesta compresa tra _____ °C e _____ °C, comunque 10°C superiore alla temperatura media del carico.

to apply the procedure contained into the ship's COW manual in such a way to perform COW operations all the same, i.e. not to start any COW operation until the cargo quantity necessary to COW will not achieve the required temperature comprehended between _____ °C and _____ °C, in any case 10°C above the average temperature of the cargo.

Trieste, _____

IL COMANDANTE
The Master

DICHIARAZIONE NAVE PER GREGGI CON PARTICOLARI ISTRUZIONI DA SEGUIRE

Master declaration in case of crude oil products having special procedures to follow

FROM:	M/T _____ IMO No _____
TO:	TRIESTE HARBOUR MASTER OFFICE
	ABS – BV - RINA

Il sottoscritto _____ comandante della M/c _____ vista la natura del carico trasportato denominato _____ che, pur non essendo presente nella lista dei prodotti non idonei (ove applicabile) alle operazioni COW, necessita di alcune istruzioni aggiuntive al fine di poter effettuare il lavaggio con greggio e allo scopo

The undersigned _____ Master of the M/t _____, considering the nature of the cargo transported named _____ which, although not present in the list of suitable products (when applicable) for COW operations, requires further instructions in order to perform the crude oil wash and to this aim

DICHIARA
Declares

Di applicare la procedura prevista dal manuale COW della nave in modo da poter effettuare ugualmente le operazioni COW, ovvero di non intraprendere alcuna operazione COW finché il quantitativo del carico necessario al lavaggio non avrà raggiunto la temperatura richiesta di _____ °C, comunque di 10°C superiore al valore di cloud point fissato sui _____ °C dopo opportuna interpolazione nel diagramma cloud point/pour point, fermo restando il singolo ciclo di lavaggio.

to apply the procedure contained into the ship's COW manual in such a way to perform COW operations all the same, i.e. not to start any COW operation until the cargo quantity necessary to COW will not achieve the required temperature of _____ °C, in any case of 10°C above the cloud point fixed at _____ °C after appropriate interpolation in the cloud point/pour point diagram, given the single wash cycle.

Trieste, _____

IL COMANDANTE
The Master

COMUNICAZIONI ED ALLONTANAMENTO

FAX	MINISTERO DEI TRASPORTI / CAPITANERIA DI PORTO DI TRIESTE Ministry of transport / Trieste Harbour Master Office Sicurezza della Navigazione / Marine Safety Department E-mail: signav.cptrieste@mit.gov.it / trieste@guardiacostiera.it			
	Data / date		P.O.C.	
	Prot. / Our Ref.		Tel.	040 676611 Fax 040 676665
A / To				
M/T _____ SIOT PIER MASTER PLEASE PASS				
SIOT PIER MASTER				
SHIP'S AGENCY				
ORGANISMO TECNICO RICONOSCIUTO				
PORT CHEMIST				
CLASSIFICATION SOCIETY/STATUTORY CERTIFICATE ISSUING AUTHORITY				
PILOT STATION				
PERCO / Info				
ARGOMENTO / Subject		M/T _____ - IMO No _____ - FLAG _____		
TESTO (TEXT)				
IN CONSIDERAZIONE DELLA / E DEFICIENZA / E ACCERTATA/E IN SEDE DI ISPEZIONE/OPERAZIONI COW (ORDINANZA N. 43/06)				
DISPONESI				
1. SOSPENSIONE OPERAZIONI DISCARICA; 2. ELIMINARE LA/LE DEFICIENZE - AVARIA ACCERTATA; 3. CONTROLLO PERCENTUALE OSSIGENO IN CISTERNE CARICO DA PARTE CONSULENTE CHIMICO DI PORTO CON INVIO CERTIFICATO IN COPIA A QUESTA CAPITANERIA DI PORTO; 4. MONITORAGGIO DEL VALORE POSITIVO DELLA PRESSIONE DELLE CISTERNE DEL CARICO CON REGISTRAZIONE DEI VALORI SU UN REGISTRO OGNI 15'; 5. INFORMATIVA A QUESTA CAPITANERIA DI PORTO - VIA VHF CH. 16 - IN CASO IL VALORE DELLA PRESSIONE NELLE CISTERNE DEL CARICO SIA INFERIORE A 50 MM H2O; 6. ALLONTANAMENTO UNITA' DA TERMINALE PETROLIFERO SIOT A RADA PORTO TRIESTE, OTTO ORE DOPO LA NOTIFICA DEL PRESENTE MESSAGGIO, QUALORA NON VENGA ELIMINATA LA DEFICIENZA RISCONTRATA ED A SEGUITO DI NUOVO ACCERTAMENTO DA PARTE DEL CONSULENTE CHIMICO DI PORTO.				
=====				
ON THE EVIDENCE OF DEFICIENCY/DEFICIENCIES FOUND DURING COW INSPECTION/OPERATION (ORDINANZA N. 43/06)				
YOU ARE ORDERED				
1. TO SUSPEND THE DISCHARGING OPERATIONS; 2. TO RECTIFY DEFICIENCY/IES – FAILURE DETECTED 3. TO CHECK OXYGEN PERCENTAGE IN THE CARGO TANKS BY PORT CHEMIST AND TO SEND TO THIS HARBOUR MASTER COPY OF THE CERTIFICATE ISSUED; 4. TO VERIFY AND RECORD – EVERY 15' - ON AN APPROPRIATE LOG BOOK - THE POSITIVE PRESSURE VALUE OF THE CARGO TANKS; 5. TO INFORM IMMEDIATELY THIS HARBOUR MASTER – BY VHF CH. 16 – IN CASE THE CARGO TANK PRESSURE VALUE WILL DROP BELOW 50 MM H2O; 6. TO MOVE FROM SIOT TERMINAL TO TRIESTE ROAD, AFTER 8 HOURS AFTER THE NOTIFICATION OF THIS MESSAGE, IF THE DEFICIENCY/DEFICIENCIES FOUND IS/ARE NOT RECTIFIED, AND AFTER A NEW PORT CHEMIST INSPECTION.				
On Behalf of the PORT CAPTAIN				
The undersigned Master of M/t _____ declares he has received the present authorization on the date at local hours.				
			THE MASTER stamp and signature)	