



#### CAPITANERIA DI PORTO DI ROMA

		ELENCO INDIRIZZO	3
TEN 14°	MANDO STAZIONE CARABINIE ENZA GdF MM/VV COMMISARIATO P.S. MM/VV INZIE MARITTIME:	RI MM/VV	00054 FIUMICINO 00054 FIUMICINO 00054 FIUMICINO
OI ECC F.H GRI M.T RAF	BAFFETTI DANIMAR ITALNOLI MAR.INTER. RPORAZIONE DEI PILOTI DI FI DLROMA	UMICINO	00054 FIUMICINO
DIS	TRIBUZIONE INTERNA:	OPERATIVA MM.VV. RACC. ORDINANZA AA/SS ALBO UFF.D'ISPEZIONE	

# CAPITANERIA DI PORTO ROMA

Ufficio	Sezione	Tecnica
0111010	Devioue	I COI II Ca

Fiumicino 29 febbraio 2000

Prot N°12/4508 / tec.

Oggetto: Regolamento per le operazioni ai terminali petroliferi nella Rada di Flumicino.

Si trasmette, in allegato, per opportuna conoscenza e con preghiera di massima diffusione, il relativo regolamento approvato con proprio decreto n.06/00 in data 24.02.00 che entrerà in vigore a far data dal

# CAPITANERIA DI PORTO DI ROMA

# DECRETO Nº 66 /2000

Il Capo del Circondario Marittimo di Roma e Comandante del Porto di Fiumicino:

VISTE

le proprie ordinanze: n.18/81 in data 30/04/1981;

n. 99/96 in data 19/10/1996;

n. 43/90 in data 06/08/1990;

n. 41/85 in data 08/08/1985;

n. 143/97 in data 06/11/1997;

n. 20/98 in data 20/03/1998;

ESAMINATA: - la normativa OCIMF "Internationale Safety Guide for Oil Tankers & Terminals:

- CEFIC/SGTO " Ship/Shore Safety Guide Check List Guidelines"

- IMO "Inert Gas System"

- IMO "Crude Oil Washing System"

- IMO "IMDG Code"

CONSIDERATO necessario indicare con precisione i compiti e le attività necessarie per la sicurezza delle operazioni di ormeggio/disormeggio e caricazione /scaricazione di prodotti petroliferi

RITENUTO: inoltre opportuno aggiornare la normativa disciplinata dalle ordinanze citate nonchè predisporre un documento unico ove riunire tutte le disposizioni relative alle operazioni ai terminali a mare;

VISTI: gli artt.62, 63, 65 e 81 del C.N. nonchè gli artt.59, 63,69, 83,85 del relativo regolamento di esecuzione;

#### DECRETA

E' approvato l'annesso "Regolamento per le operazioni ai terminali petroliferi nella rada di Fiumicino".

Sono contestualmente abrogate le ordinanze in premessa citate con esclusione della ordinanza n. 41/85 relativamente agli articoli 2, 3, 4, 5 e 7 che restano in vigore.

FIUMICINO 24 FEB. 2000

JU COMANDANTE



# Regolamento per le operazioni ai terminali petroliferi nella Rada di Fiumicino

# **Sommario**

u u	
PREMESSA	3
ARTICOLO I	6
OPERAZIONI DI ORMEGGIO E DISORMEGGIO ALLE PIATTAFORME	
Articolo 1.1	
(Pilot check - list)	
Articolo 1.1.2.	
Articolo 1.2.	7
(Obblighi per le navi all'arrivo)	7
ARTICOLO 2	8
ZONA DI RISPETTO INTORNO ALLE PIATTAFORME	8
<u>Articolo 3</u>	9
TURNI DI NAVIGAZIONE - SERVIZI DI EMERGENZA E CONTATTI DEL	
COMANDANTE DELLA NAVE CON IL PERSONALE ADDETTO ALLE	
PIATTAFORME	9
Articolo 3.1.	9
(Doveri del comandante della nave petroliera durante le operazioni)	9
ARTICOLO 4	10
MEZZI NAUTICI IN ASSISTENZA	
ARTICOLO 5	11
MANOVRE DELLE MANICHETTE	11
ARTICOLO 6	11
MISURE DI SICUREZZA PER EVITARE CONTATTI DELLE NAVI CON LE	
PIATTAFORME	11
Articolo 7	12
DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER LE MANICHETTE E PER LE PIATTAFORME	
Articolo 7.1.	13
(Obblighi di sorveglianza durante le operazioni con merci inquinanti)	13
Articolo 7.2.	13
(Operazioni ai terminali petroliferi antistanti Fiumicino)	13
A DITION O. S.	13
SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER RAGIONI DI SICUREZZA	13
ARTICOLO 9	14
OBBLIGHI PROPRI DELLA RAFFINERIA E DEI DEPOSITI COSTIERI - CONTROL	.LI
PERIODICI ED OCCASIONALI.	1+
ARTICOLO 10	10
ICH OTCHINE THE BUTTLE ET ICO THOSE TEREST THE TEREST	16
ARTICOLO I I AUTORIZZAZIONI ALLE PERSONE CHE SI RECANO A BORDO	16
AUTORIZZAZIONI ALLE PERSONE CHE SI RECANO A BORDO	17
ARTICOLO 12PERMANENZA AI TERMINALI	17
PERIVIANENZA AI TERIVIINALI	17
ARTICOLO 13 DIVIETO DI LAVORI ALL'APPARATO MOTORE. DI DEGASSIFICAZIONE E DI	1
PULIZIA DELLE CISTERNE DEL CARICO	17
Articolo 13.1	18
(Contenuto delle acque di zavorra a bordo delle navi cisterne che debbono effettuare	e la
caricazione di prodotti petroliferi)	18
Articolo 13 2	18
(Obblighi per coloro che intendono effettuare lavori a bordo delle navi petroliere)	18
ALLEGATI	
PMEERICAL	

#### **Premessa**

Descrizione delle piattaforme.

I terminali a mare, oggetto di concessione demaniale marittima a favore della Raffineria di Roma S.p.A., sono costituiti da due piattaforme mono-ormeggio (Single Point Mooring) installate nella rada al largo del porto canale di Fiumicino.

Ciascuna piattaforma è sostenuta da 18 pali infissi nel fondo del mare, ha un diametro di metri 16, è elevata sull'acqua circa metri 10,50.

Dal centro della piattaforma partono due bracci, a 90° tra loro, liberi di ruotare per 360°; ad uno dei bracci è attestato il cavo galleggiante di ormeggio, lungo circa metri 40, che termina con uno spezzone di catena di 7 metri per la R1 e 5 metri per la R2, sostenuto da un gavitello rosso. Una "pick-up line" di metri 100 ad esso collegata consente il recupero del cavo di ormeggio; l'altro braccio sostiene le tubazioni che collegano i collettori diretti alla Raffineria di Roma e alle linee di manichette flessibili, galleggianti, che a loro volta collegano il monormeggio al manifold della nave ormeggiata.

I prodotti da caricare/scaricare passano attraverso un giunto girevole, coassiale all'asse delle piattaforme, di collegamento alle "sealines" dirette ai serbatoi a terra della Raffineria.

Su uno dei bracci girevoli è installato un alberetto con fanale a luce bianca la cui caratteristica contraddistingue le piattaforme, che sono anche contrassegnate rispettivamente dal distintivo "R1" ed "R2" visibile a giro di orizzonte.

La posizione delle piattaforme è la seguente:

R1: Latitudine 41° 45' 01" N

Longitudine 012° 09' 13" E

R2: Latitudine 41° 44' 06" N

Longitudine 012° l0' 01" E

La piattaforma R1 è situata a circa 1450 metri su Rilv 308°.5 dalla piattaforma

La piattaforma R2 è situata a circa 5400 metri su Rllv 237°.5 dal Faro di

Le caratteristiche dei fanali (a luce gialla) sono rispettivamente:

RI: FI 2 sec 5M

R2: Fl (2) 4 sec 5M

La piattaforma R1 è dotata di nautofono che ripete la lettera N (November) dell'alfabeto Morse ogni 30 secondi, udibile a 2 miglia.

Ad ogni piattaforma sono collegate in permanenza due linee di manichette gal eggianti e lunghe circa 250 metri per la R1 e 180 metri per la R2, che in assenza di navi all'ormeggio, si distendono in direzione della corrente o sottovento; una luce rossa intermittente è collocata a metà circa di ogni linea.

Alla piattaforma R1 possono ormeggiare navi fino a 290.000 tonnellate di dis ocamento; alla piattaforma R2 possono ormeggiare navi fino a 150.000 tonnellate di dislocamento.

R2

#### Notizie meteorologiche ed oceanografiche

Nella rada di Fiumicino i venti più forti vengono da SW ma tutti i venti provenienti nell'arco da SE a NW possono provocare burrasche con moto ondoso tale da essere pericoloso sia per le navi all'ormeggio che per quelle all'ancora. I venti provenienti dal l° quadrante (N - NE - E), essendo in parte la rada protetta dalla costa, sono pericolosi solo se eccezionalmente violenti. La peculiarità della zona è dovuta alla rapidità con cui il vento può cambiare sia d'intensità che di direzione e la possibilità che il mare si alzi violento in breve tempo.

La corrente va prevalentemente da SE ad una velocità tra 0,5 ed 1 nodo; non risulta essere di alcun pericolo per le navi all'ormeggio ed all'ancoraggio data la distanza dalla foce del fiume Tevere.

Le maree sono trascurabili; la massima differenza tra bassa ed alta marea è di circa 0,40 metri.

#### Preparativi per l'arrivo

La nave che arriva per ormeggiare ai terminali di Fiumicino deve preparare:

- il bigo di sinistra ed il relativo verricello;
- una ghia per le imbarcazioni di servizio sulla sinistra con biscaglina, *leavinglines* e salvagente, meglio se su tutti e due i lati;
- un'idonea scala per pilota sul lato sinistro (meglio se ambo i lati) in conformità del capitolo V° regola 17 pilot ladders della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare, onde permettere l'accesso a bordo del pilota e del personale della Raffineria di Roma S.p.A. per tutta la permanenza della nave all'ormeggio,
- tre cavi di ormeggio di idonea grandezza a prora lunghi non meno di 150 metri cadauno.

#### Orneggio, caricazione /discarica, disormeggio

L'ormeggio è permesso solamente con luce diurna. La nave procede all'ormeggio con l'assistenza del Pilota del porto di Fiumicino e si avvale degli Ormeggiatori.

Il Comandante riceverà dal Pilota tutte le istruzioni necessarie per la manovra. Per le navi di grezzo e comunque per quelle superiori alle 30.000 ton di stazza lorda, è obbligatorio l'uso di un rimorchiatore.

Per motivi di sicurezza, sia delle navi che delle piattaforme e del personale che vi opera, in relazione ai rischi di inquinamento del mare da idrocarburi ed ai rischi di incendio o deflagrazione, in caso di urto delle navi contro le piattaforme, sorgenti dalle peculiari condizioni di variabilità, anche improvvise, della situazione meteomarina e del regime delle correnti della rada di Fiumicino, le navi superiori a 30 000 tonnellate di stazza lorda e le navi che trasportano prodotti liquidi aventi punto di infiammabilità inferiore a 21° C (rientranti nella categoria A della classificazione di cui al D.M. 31.07.1934) devono richiedere un rimorchiatore per le manovre di orneggio e disormeggio.

effettuazione delle manovre in condizioni di sicurezza.

Ultimata la manovra di ormeggio, considerato che le navi ormeggiate alle piatta forme con il solo cavo di prora, a causa delle condizioni di variabilità della situazione meteomarina e del regime delle correnti della di Fiumicino, ricordate in premessa, si trovano in una condizione di equilibrio assolutamente instabile, e assoggettate ad una risultante vettoriale di tutte le forze in gioco, che, correlate al vincolo meccanico rappresentato dal cavo d'ormeggio le porterebbe ad urtare contro le piattaforme, con conseguenze e rischi facilmente ipotizzabili di sversamenti, incer di, deflagrazioni, durante le operazioni di discarica/caricazione, devono. tutte indistintamente, mantenere a poppa, con cavo in tiro, il rimorchiatore.

Il rimorchiatore che effettua tale servizio potrà così garantire anche il proprio intervento in funzione antincendio, o al verificarsi di una qualsiasi emergenza che renda indispensabile l'immediato allontanamento in rada della nave.

#### <u>Articolo 1</u>

# OPERAZIONI DI ORMEGGIO E DISORMEGGIO ALLE PIATTAFORME

L'ormeggio alle piattaforme è autorizzato solo se consentito dalle condizioni meteomarine, accertate dal Pilota di servizio e dal Comandante della nave per quanto attiene i rischi derivanti dall'esecuzione della manovra marinaresca vera e propria di concerto con il responsabile degli impianti a mare della Raffineria di Roma, per quanto attiene le possibilità di collegamento delle manichette alla nave e dall'eventualità di far salire il personale addetto sulle piattaforme, in relazione alle precauzioni di carattere antinfortunistico.

La manovra di ormeggio alle piattaforme è consentita solo con luce diurna e deve essere eseguita con l'ausilio del Pilota.

Per l'ormeggio deve essere utilizzato il cavo già attestato alle piattaforme; in caso di temporanea indisponibilità di quel cavo le navi dovranno disporre di cavo di ormeggio con carico di rottura adeguato alle condizioni di tiro e comunque non inferiore alle 200 tonnellate.

Le strutture di ormeggio di cui la nave dispone (bitte, piastre, ganci, cavi d'acciaio, verricelli di tonneggio, ecc.) devono essere in perfetta efficienza, per resistere agli sforzi cui viene sottoposta, una volta collegata al cavo d'ormeggio, ed essere in condizioni di consentire il disormeggio in qualunque momento a cura del personale di bordo.

L'ormeggio e il disormeggio delle navi viene eseguito con l'intervento del personale del Gruppo Ormeggiatori di Fiumicino, secondo la regolamentazione del relativo servizio portuale.

#### Articolo 1.1

(Pilot check - list)

Tutte le navi che trasportano merci pericolose e/o inquinanti, quelle totalmente e/o parzialmente cariche nonché vuote ma non degassificate, dirette e/o in uscita da/per il porto e /o la rada di Fiumicino, tramite agente marittimo, come definito dalla Direttiva n.93 CEE del Consiglio del 13 settembre 1993 relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escano e che trasportano merci pericolose ed inquinanti (recepita in Italia con la Legge 06.02.1996 n.52), devono ottemperare alle seguenti disposizioni:

compilare a cura del Comandante della nave, in modo fedele ed accurato, l'elenco di controllo allegato al presente regolamento (Allegato II).

Tale elenco deve essere messo a disposizione del Pilota che oltre a prenderne visione è tenuto a controfirmarlo.

Copia dell'elenco debitamente controfirmato dal pilota dovrà essere consegnata all'Autorità Marittima unitamente alla nota di informazioni prescritta all'art. 179 del Codice della Navigazione.

2. Il Comandante della nave deve informare, in caso di incidente e/o di deficienze che possano pregiudicare la Sicurezza della Navigazione o costituiro pericolo per l'ambiente marino e per la fascia costiera, immediatamente e dettagliatamente la Capitaneria di Porto di Roma - Sala Operativa.

#### Articolo 1.1.2.

I piloti - impegnati nelle operazioni di approdo, di disormeggio o di manovra delle navi - quando rilevano dalla lista di controllo e/o vengono a conoscenza di manchevolezze che possono pregiudicare la sicurezza della Navigazione dell'unità o cost tuire comunque un pericolo, devono informare immediatamente la Capitaneria di Porto di Roma - Sala Operativa.

#### Articolo 1.2.

(Obblighi per le navi all'arrivo)

Tutte le navi, obbligate a norma del D.M. 11.01.1984 alla tenuta ed alla compilazione del Registro degli Idrocarburi, al loro arrivo in porto devono consegnare all'Autorità Marittima, unitamente alla Nota di Informazione di cui all'art. 179 del Codice della Navigazione, a seconda dei casi:

- a) se non cisterna, una copia del quadro riepilogativo delle operazioni del locale macchina, contenuta nella parte I del suddetto registro, firmata dal Comandante della nave;
- b) le navi cisterna, una copia del quadro riepilogativo delle operazioni del locale macchina, nonché copia del quadro riepilogativo per le operazioni del carico e della zavorra contenuto nella parte II del Registro e del piano delle cisterne del carico e degli slop.

All'arrivo in porto le navi battenti bandiera di Stati non aderenti alla MARPOL 1973 (come emendata dal protocollo 1978) devono consegnare all'Autorità Marittima a seconda dei casi:

- c) le navi non cisterna, una dichiarazione che riporti integralmente i dati contenuti nella parte l^ del registro degli idrocarburi;
- d) le navi cisterna, una dichiarazione che riporti integralmente i dati suddetti e quelli contenuti nella parte II del registro unitamente al piano delle cisterne del carico e degli slop.

Le stesse navi devono consegnare copia di uno dei tre documenti previsti ne la lettera di avviso contenuta nella Lettera Circolare n° 31020 del 03.01.1984 del Ministero della Marina Mercantile.

Le navi cisterne, fatta eccezione per quelle considerate S.B.T: (Segregated Ballast Tank), che arrivano in zavorra per caricare devono, prima della partenza, integrare la documentazione suindicata con una copia del quadro riepilogativo della

parte II<sup>^</sup> del registro degli idrocarburi relativo al carico ed alla zavorra, da cui dovrà risultare la destinazione delle acque di zavorra.

Tutti i liquidi ritirati alle navi indicate nel comma precedente devono essere avviati, successivamente, in apposito separatore/depuratore, passibili delle ispezioni necessarie per accertare la corrispondenza del refluo in mare alle caratteristiche prescritte dalle norme in vigore.

Articolo 2 ( UEDI NUOVA ORD 64/00 01.08.00 )

#### ZONA DI RISPETTO INTORNO ALLE PIATTAFORME

Sono individuate due zone di rispetto attorno alle piattaforme petrolifere:

- a) la zona Romeo uno compresa in un cerchio di raggio 0,75 miglia avente come centro la piattaforma R1;
- b) la Zona Romeo due compresa in un cerchio di raggio 0,75 miglia avente come centro la piattaforma R2.

Sono vietati l'esercizio della pesca, l'ancoraggio ed i recuperi marittimi nella zona di mare interessata alla presenza dei terminali di cui in premessa, come si evince dal grafico allegato (Allegato III).

È vietato altresì a tutte le navi ed ai galleggianti non addetti alle operazioni di caricazione e discarica di sostare, esercitare la pesca, compiere attività subacquea o di altra natura nella zona di mare del raggio di mt.1000 circostante le piattaforme R1 e R2.

È inoltre vietato a tutte le navi - fatta eccezione per quelle destinate ai servizi di assistenza ed antinquinamento - di avvicinarsi o di mantenersi a meno di 500 metri dalle navi cisterna in manovra, ovvero ormeggiate, presso le predette piattaforme.

Sono esclusi dai divieti di cui ai precedenti comma i mezzi militari e quelli destinati ad attività di escavo, prospezioni, carotaggi, rilievi batimetrici etc. all'uopo autorizzati dalla Capitaneria di Porto, e soltanto per le zone indicate nella autorizzazione.

[cfr. "Regolamento per la disciplina della navigazione e del traffico marittimo nel Circondario di Roma e nella rada di Fiumicino" approvato con ord.n.136 97 in data 13 OTT 1997 e successive modifiche]

#### <u> Articolo 3</u>

#### TURNI DI NAVIGAZIONE - SERVIZI DI EMERGENZA E CONTATTI DEL COMANDANTE DELLA NAVE CON IL PERSONALE ADDETTO ALLE PIATTAFORME

Le navi ormeggiate alle piattaforme devono continuare i turni di navigazione e mantenere a bordo l'equipaggio necessario per fronteggiare qualunque manovra di emergenza, sia per lasciare l'ormeggio, sia per altri eventi interessanti la sicurezza del a nave, delle persone o del carico.

L'eventualità di una rottura dell'ormeggio per cause accidentali e, comunque, nor prevedibili nonostante i normali controlli eseguiti prima dell'arrivo, impone l'obbligo, per tutte le navi ormeggiate alle piattaforme, di mantenere le motrici in cor dizioni di muovere prontamente a pieno regime, di mantenere sempre pronti gli organi di governo e le attrezzature necessarie per il disormeggio.

Dovranno essere sistemati, a cura del Comando della nave, due cavi di rimorchio d'emergenza in acciaio, a prora e a poppa, attestati alle bitte di bordo, le cui gasse appennellate fuori bordo dovranno raggiungere il pelo dell'acqua anche nave scarica ed essere adatte per una rapida manovra di rimorchio senza ulteriori preparazioni o adattamenti.

Prima di iniziare le operazioni di caricazione/discarica il comando di bordo deve attuare permanentemente un servizio di comunicazioni radio tra il comando di bordo, il personale della Raffineria di Roma addetto alle operazioni, i mezzi nautici, il rinorchiatore in assistenza e la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Roma.

#### Articolo 3.1.

(Doveri del comandante della nave petroliera durante le operazioni)

- 1) Incaricare un ufficiale di coperta di effettuare la continua vigilanza sull'andamento delle operazioni di caricazione e di discarica dei prodotti petroliferi,
- 2) Disporre che durante le operazioni di caricazione o discarica di prodotti petroliferi tutti gli ombrinali e comunque aperture di qualsiasi tipo che possano consentire dalla coperta della nave spandimento in mare di liquidi siano opportunamente otturati:
- 3) Adottare le dovute precauzioni atte ad evitare perdite dalle manichette, dalle valvole a mare, dagli scarichi di tubolature in coperta o fuori bordo;
- 4) Provvedere al controllo di tutte le cisterne, anche se non direttamente interessate alle operazioni, e comunque adottare le dovute precauzioni atte ad evitare ogni fuoriuscita di liquido all'esterno;
- Fare in modo che sia possibile, in ogni momento e circostanza, arrestare prontamente le operazioni in corso;

- 6) Fare in modo che sia possibile provvedere alla raccolta, nel più breve tempo possibile, del liquido oleoso eventualmente sparso in coperta;
- 7) Adottare tutti gli accorgimenti atti ad evitare perdite, rotture e colaggi durante le operazioni di rifornimento di combustibile, le operazioni di trasferimento del combustibile all'interno della nave, le operazioni di zavorramento, l'uso dei separatori di residui oleosi dall'acqua;
- 8) Sorvegliare continuamente tutte le tubolature, sentina, ghiotte etc., dei locali macchine, al fine di evitare spandimenti o colaggi che possano inquinare le sentine destinate alla raccolta di residui oleosi o creare negli ambienti condizioni di pericolosità;
- 9) Il comando nave dispone un servizio di sorveglianza continua in coperta con particolare riguardo alle condizioni del cavo di ormeggio e di quello del mmorchiatore.

#### Articolo 4

#### MEZZI NAUTICI IN ASSISTENZA

I concessionari di raffinerie e depositi costieri e di oli minerali, ai sensi delle leggi vigenti, e con particolare riguardo agli idrocarburi, hanno l'obbligo di assicurare - du rante le operazioni - un servizio di sorveglianza ai fini della prevenzione dell' nquinamento.

Più specificatamente devono essere adottate le seguenti misure:

In caso di nave che carichi e scarichi idrocarburi o derivati dagli idrocarburi alle piattaforme R1 e R2, o nel porto - canale di Fiumicino - deve sempre essere presente sottobordo, dall'attacco delle manichette a 30' dopo il distacco delle stesse, un mezzo del servizio antinquinamento.

Detto mezzo, provvisto di apparato VHF, dovrà avere a bordo una scorta di almeno 200 ml di panne galleggianti di tipo approvato, quanto più possibile adeguate all'uso in rada aperta, e dovrà essere idoneo allo stendimento di dette panne, alla rimozione meccanica del prodotto oleoso versato, allo stoccaggio a pordo del prodotto recuperato, nonche alla irrorazione di prodotti disperdenti di tipo riconosciuto, la cui quantità a bordo dovrà essere di almeno 3500 lt.

Nel caso di navi che stiano facendo operazioni contemporanee alle piattaforme R1 e R2, è ammessa la presenza in zona di un solo mezzo nautico doneo alle operazioni di antinquinamento.

Il mezzo nautico di cui ai precedenti comma dovrà essere inoltre utilizzato per ispezioni giornaliere, in assenza di navi alle piattaforme.

Per ogni altro motivo di emergenza, nelle ore diurne il citato mezzo antinquinamento sarà pronto a muovere in 15 (quindici) minuti dall'allertamento; nelle ore notturne sarà assicurata una prontezza operativa di 30 (trenta) minuti.

In caso di interruzione del servizio, per qualsiasi motivo, imputabile al mezzo nautico, lo stesso deve essere immediatamente sostituito.

I servizi di prevenzione devono essere assicurati per mezzo della ditta concessionaria del servizio antinquinamento per il porto - canale e la rada di

Fiumicino. Le modalità dei servizi diversi da quelli indicati ai precedenti punti dovranno essere notificate all'Autorità Marittima.

Dovranno effettuarsi esercitazioni periodiche nel numero minimo di tre all'anno, ed ogni qualvolta ritenuto necessario dall'Autorità Marittima.

3)

#### Articolo 5

#### MANOVRE DELLE MANICHETTE

Durante la manovra di avvicinamento e di ormeggio delle navi, le manichette flottanti devono essere disposte in posizione sguardata, da un mezzo nautico, in modo da non essere di ostacolo, secondo le disposizioni coordinate dal comando delle navi in manovra.

Al termine della manovra di ormeggio, le manichette saranno accostate alla nave per consentire l'aggancio al bigo di carico per il sollevamento e l'allacciamento ai marifolds della nave.

Al termine della discarica/caricazione, le manichette, sconnesse dalle prese di bordo e flangiate stagne, vengono calate in mare e tenute scostate dalla nave, durante la manovra di disormeggio, da un mezzo nautico.

Durante lo svolgimento delle operazioni commerciali, e per tutto il periodo di permanenza della nave all'ormeggio, dovrà essere effettuata una continua vigilanza, da parte della raffineria, mediante le telecamere installate sulle piattaforme e i monitors presidiati ubicati presso la sede della Raffineria di Roma, o mediante mezzo nautico.

Una volta iniziate in sicurezza le operazioni di caricazione/discarica alle piattaforme, il mezzo nautico potrà rientrare in porto, restando pronto a muovere per qualsiasi esigenza.

Il capo terminale, il comandante della nave devono vigilare sullo stato delle marichette ed essere informati dal personale preposto alla vigilanza di qualsivoglia eventuale situazione che possa pregiudicare il regolare svolgimento delle operazioni.

Qualora non risulti possibile sorvegliare efficientemente le manichette, il capo terminale deve sospendere, immediatamente le operazioni di caricazione/discarica.

Articolo 6 (VASI DECRETO 45/00)

#### MISURE DI SICUREZZA PER EVITARE CONTATTI DELLE NAVI CON LE PIATTAFORME

Tutte le navi dirette od ormeggiate alle piattaforme devono mantenersi ad una distanza sufficiente, tale da evitare che la parte prodiera più esterna possa urtare le strutture delle piattaforme stesse.

A tal fine, durante le operazioni di ormeggio e di disormeggio, tutte le navi superiori a 30.000 tonnellate di stazza lorda e le navi che trasportano prodotti liquidi aventi punto di infiammabilità inferiore a 21° C (rientranti nella categoria A della

classificazione di cui al D.M. 31.07.1934) devono mantenere a poppa, con cavo in \*\*
tiro un rimorchiatore.

Durante le operazioni commerciali, tutte le navi devono, indistintamente, mantenere à poppa, son savo in tiro, il rimorchiatore in assistenza.

Le navi impegnate in operazioni di ormeggio, disormeggio, caricazione e discarica alle piattaforme R1 e R2 devono utilizzare obbligatoriamente il cavo fornito dal Rimorchiatore.

#### Articolo 7

#### DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER LE MANICHETTE E PER LE PIATTAFORME

La direzione e la responsabilità delle operazioni di caricazione/discarica della nave e di connessione/distacco delle manichette competono congiuntamente al comando di bordo e alla Raffineria di Roma nei limiti delle rispettive competenze.

Prima di iniziare le operazioni, il Comando della nave e il rappresentante della Raffineria dovranno procedere, ciascuno per quanto di sua competenza, ai controlli indicati nella lista allegata al presente Regolamento (*Allegato I*), che deve essere consegnata al Comandante del Porto.

I controlli indicati nella suddetta lista devono essere effettuati ogni otto ore.

Il Comandante del Porto dovrà essere immediatamente informato qualora vengano rilevate deficienze di qualsiasi genere.

La zona interessata dalle manichette del carico deve essere tenuta sotto controllo visivo e convenientemente illuminata di notte, al fine di poter individuare immediatamente eventuali fuoriuscite di prodotto.

Le manichette non debbono essere sottoposte ad una pressione superiore a 15 Kg/cm<sup>2</sup>.

In posizione di riposo le manichette possono rimanere piene di grezzo o di prodotti. Dovranno comunque essere adottate tutte le misure idonee ad evitare che si verifichino perdite o colaggi di idrocarburi o di acqua contenente idrocarburi, dalle manichette.

Ogniqualvolta si renderà necessario scollegare dalla linea galleggiante uno o più elementi per trasportarli a terra per sostituzioni o controlli, dovranno essere prese le opportune precauzioni per evitare ogni tipo di perdita di idrocarburi in mare.

Ogniqualvolta si renderà necessario eseguire lavori con fiamma sulle piattaforme, dovrà essere richiesta apposita autorizzazione all'Autorità Marittima.

[cfr. "Regolamento per l'uso della fiamma ossidrica a bordo di navi ed imbarcazioni ne le rada e nel porto del Circondario Marittimo di Roma e nell'ambito del Demanio Marittimo Portuale di giurisdizione" approvato con ord.n.132 98 in data 26 NOV 1978]

#### Articolo 7.1.

(Obolighi di sorveglianza durante le operazioni con merci inquinanti)

Durante le operazioni commerciali e comunque di trasbordo di sostanze e materiali inquinanti. i comandi delle navi o dei galleggianti interessati devono provvedere ad un servizio di sorveglianza continuo, con personale esperto, per l'immediata e tempestiva chiusura delle valvole e per le altre manovre di intercettazione da eseguire tempestivamente in caso di fuoriuscita di materiali o sostanze inquinanti, rottura di manichette od inconvenienti di altro genere.

#### Articolo 7.2.

(Operazioni ai terminali petroliferi antistanti Fiumicino)

La caricazione e la discarica di idrocarburi ai terminali a mare della Raffineria di Roma possono essere effettuate sia di giorno che di notte, purché lo stato del mare e del tempo ne permettano lo svolgimento in sicurezza. Il peggioramento delle condizioni meteomarine comporta la sospensione delle operazioni in qualsiasi momento, che potrà essere comunque disposta dall'Autorità Marittima a suo insindacabile giudizio.

#### Articolo 8

# SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER RAGIONI DI SICUREZZA

Il Comandante della nave nel caso di peggioramento dello stato del mare, di forti scariche elettriche, di incidenti agli impianti che pregiudichino la sicurezza, di inquinamenti o per altre situazioni di pericolo e qualora gli venga richiesto dal rappresentante della Raffineria, per motivi concernenti la sicurezza dell'installazione, deve disporre:

- l'immediata sospensione delle operazioni di discarica;
- l'approntamento delle manichette per essere filate in mare, seguendo le prescrizioni di cui al precedente **Articolo 5**;
- l'adozione di tutte le misure necessarie per consentire alla nave di lasciare rapidamente l'ormeggio.

La nave dovrà - durante la discarica - essere pronta a muovere e mantenere un assetto ed una immersione che consenta, in ogni momento, di prendere il mare in condizioni di sicurezza.

Il comandante della nave deve comunicare via radio e con tempestività alla sala operativa della Capitaneria di Porto di Roma l'orario di sospensione delle operazioni, i motivi per i quali è avvenuta e le coordinate del nuovo punto di fonda.

#### Articolo 9

# OBBLIGHI PROPRI DELLA RAFFINERIA E DEI DEPOSITI COSTIERI -CONTROLLI PERIODICI ED OCCASIONALI.

La Raffineria di Roma, oltre alle incombenze di cui all'Articolo 4, ha l'obbligo di:

A) effettuare il controllo annuale delle manichette flessibili che collegano i terminali degli oleodotti alle navi e di quelle utilizzate per eventuali servizi di bunkeraggio, facendone annotazione su di un apposito registro.

Considerata l'impossibilità materiale di procedere ogni anno al collaudo di tutte le manichette flessibili impiegate dalla raffineria di roma da parte della commissione locale di cui all'art.48 del regolamento al codice della navigazione, il collaudo sarà effettuato sotto la sorveglianza di tecnici qualificati. per le modalità di tali controlli la raffineria si uniformerà, di norma, alle procedure di cui agli standards delle case costruttrici ed a quelli internazionali (O.C.I.M.F.: Oil Companies International Marine Forum). la direzione della raffineria comunicherà per iscritto, all'autorità marittima, i nomi di detti tecnici.

La documentazione tecnica relativa alle verifiche delle manichette effettuate dai tecnici della raffineria resta permanentemente a disposizione dell'autorità marittima che potrà in qualsiasi momento prenderne visione a semplice richiesta verbale;

- B) redigere norme interne di manutenzione e di funzionamento degli impianti di imbarco e sbarco di prodotti petroliferi;
- C) assoggettarsi ai controlli ed alle verifiche periodiche ed occasionali che l'autorità marittima, se del caso d'intesa con l'ufficio del Genio Civile per le OO.MM. e con il Comando Provinciale dei VV.FF., ritenga necessario effettuare;
- Di designare, in relazione alle esigenze di ciascun impianto, uno o più tecnici dipendenti per la sorveglianza delle operazioni di imbarco e sbarco e per l'adozione di tutte le misure precauzionali atte ad evitare il colaggio di prodotto a mare; i nominativi dei tecnici designati dovranno essere resi preventivamente noti all'autorità marittima;
- El assicurare un sistema di comunicazione tra le navi e la sala di pompaggio della raffineria o del deposito costiero in modo che sia possibile impartire tempestivamente, in qualsiasi momento, l'ordine di interrompere le operazioni nel caso in cui si dovesse verificare una polluzione di prodotto;
- F) segnalare immediatamente all'autorità marittima qualunque spandimento di prodotti petroliferi riferendo allo stesso tempo circa l'entità, il tipo di spandimento

e le condizioni meteomarine vigenti al momento e, comunque, ogni fatto anomalo che dovesse verificarsi;

- G) assicurare, ai terminali petroliferi, un sistema di illuminazione che consenta di operare con buona visibilità nelle ore notturne e di individuare immediatamente eventuali colaggi, senza tuttavia disturbare i segnalamenti marittimi;
- H) assicurare la prontezza d'uso dei materiali antinquinamento prescritti dal piano di emergenza locale antinquinamento;
- evitare che si verifichino, per qualsiasi motivo, brusche tensioni alle manichette flessibili;
- J) mantenere efficienti impianti capaci di raccogliere le acque di zavorra e di lavaggio delle navi petroliere in arrivo e depurarle fino al soddisfacimento dei limiti di cui alla tabella "c" allegata alla legge 319 del 1976;
- K) realizzare una scorta di almeno 5.000 litri di sostanza disperdente da mantenere nell'ambito portuale di Fiumicino con l'adozione delle predisposizioni necessarie per consentire l'immediato rifornimento delle imbarcazioni utilizzate per il disinguinamento;
- L) impegnarsi, se necessario con apposite clausole, nei contratti di noleggio delle navi, di compravendita o di permuta di prodotti etc., affinché tutte le petroliere in arrivo per caricare prodotti abbiano a bordo, al momento dell'accosto per le operazioni commerciali, acqua di zavorra e/o di lavaggio e/o prodotti per un quantitativo non inferiore a quello specificato nel successivo Articolo 13.

Il concessionario è obbligato, inoltre, a segnalare all'Autorità Marittima tutte le navi che non si presentino nelle condizioni di zavorramento ora precisato e ad attendere il successivo nulla osta di quest'ultima prima di iniziare le operazioni commerciali.

Non sono soggette alle sopraindicate prescrizioni in materia di zavorra minima obbligatoria le bettoline in servizio locale addette ai bunkeraggi e le petroliere che non abbiano trasportato petrolio grezzo, olio combustibile, olio diesel pesante, olio lubrificante od altri prodotti inquinanti;

- M tenere in perfetta efficienza le apparecchiature che consentono la misurazione delle acque di zavorra e di lavaggio scaricate dalle navi, nonché facilitare al massimo il prelievo dei campioni delle acque prima e dopo il processo di depurazione;
- N) assoggettarsi a tutti i controlli sugli scarichi predisposti dai presidii e servizi multizonali per il controllo e la tutela dell'igiene ambientale previsti dall'art.22 della legge 23.12.1978, n.833 cui competono, in conformità a quanto disposto dall'art.18 della legge 24.12.1979, n.650, le funzioni tecniche di vigilanza e controllo su tutti gli scarichi;
- O provvedere con ogni urgenza alla bonifica degli specchi acquei ed a risarcire i danni, ove non addebitabili ad altri, che potessero derivare per inquinamento di

acque marine da idrocarburi in dipendenza di operazioni di imbarco e sbarco di prodotti petroliferi, nonché a corrispondere, a semplice richiesta dell'Autorità Marittima, le somme occorrenti per il noleggio dei mezzi e l'uso delle attrezzature di ditte private, eventualmente utilizzati per la bonifica delle superfici inquinati;

P) portare a conoscenza dei comandanti delle navi cisterne le disposizioni contenute nel presente Regolamento.

#### Articolo 10

#### RIFORNIMENTI BUNKER E PROVVISTE ALLE NAVI CISTERNA

L'imbarco del bunker, di provviste, di acqua potabile, di materiali vari deve essere, di massima, effettuato con nave alla fonda in rada.

Tali operazioni potranno anche avvenire con la nave ormeggiata alla piattaforma prima o durante la discarica (ma non durante l'ormeggio, il disormeggio, lo zavorramento) con le modalità e le misure di sicurezza che saranno prescritte dall'Autorità Marittima.

Il bunkeraggio dovrà essere eseguito esclusivamente collegando le manichette alle apposite prese di bordo.

Le navi ed i natanti in genere che accostano alle petroliere, dovranno essere protetti da robusti parabordi, in numero sufficiente ad impedire un contatto diretto tra gli scafi muniti di reti parascintille a tutti gli scarichi delle motrici e dei motori di bordo.

#### <u>Articolo 11</u>

#### AUTORIZZAZIONI ALLE PERSONE CHE SI RECANO A BORDO

Fermo restando il principio che durante le operazioni di degassificazione, ovunque esse si svolgano, è rigorosamente vietato l'accesso a bordo di altre persone che non siano quelle addette alla degassificazione o ai vari servizi indispensabili di bordo, l'accesso sulle navi cisterna è disciplinato dalle norme seguenti:

- a. la bordo delle navi cisterna possono salire soltanto le persone dell'equipaggio e quelle in possesso di apposita autorizzazione rilasciata dal Ministero della Marina mercantile e dall'Autorità Marittima;
- b. Il rilascio dell'autorizzazione all'accesso a bordo del personale delle Pubbliche Amministrazioni per l'esercizio di specifiche funzioni è regolato dall'Autorità Marittima di intesa con le Amministrazioni stesse;
- c. i rappresentanti di rifornitori, provveditori o riparatori navali dovranno allegare alla domanda di accesso a bordo anche una richiesta specifica scritta dall'armatore o dal suo agente marittimo;

d. Il Comando di bordo deve curare che le persone autorizzate ad accedere sulla nave osservino le prescrizioni antincendio ed antinfortunistiche vigenti a bordo.

A richiesta del Comando della nave, può essere consentito da parte dell'Autorità Marittima, l'accesso a bordo di navi cisterna dei familiari dell'equipaggio.

Al termine della caricazione/discarica e delle operazioni connesse, e prima delle operazioni di disormeggio, tutte le persone estranee all'equipaggio devono lasciare la nave.

#### Articolo 12

#### PERMANENZA AI TERMINALI

L'ormeggio ai terminali a mare della Raffineria è consentito soltanto per il tempo strettamente necessario al compimento delle operazioni commerciali e allo zavorramento, e comunque entro un'ora dal distacco delle manichette.

Sono consentite brevi sospensioni delle operazioni unicamente per motivi di sicurezza.

#### Articolo 13

#### DIVIETO DI LAVORI ALL'APPARATO MOTORE, DI DEGASSIFICAZIONE E DI PULIZIA DELLE CISTERNE DEL CARICO

È vietato alle navi ormeggiate alle piattaforme eseguire lavori che rendano inutilizzabile l'apparato motore, gli organi di governo e l'attrezzatura per il discrmeggio o ne riducano l'efficienza.

Eventuali altri lavori indilazionabili potranno essere eccezionalmente autorizzati a giudizio dell'Autorità Marittima, con l'osservanza di determinate prescrizioni e norme di sicurezza.

È vietato eseguire lavori di degassificazione, o pulizia delle cisterne, nonché travasi di prodotto da una cisterna all'altra, con manichette o tubazioni provvisorie, attraverso i portelli, o le altre aperture delle cisterne.

È consentito, con l'osservanza delle disposizioni appositamente emanate, procedere al lavaggio delle cisterne con l'impiego del prodotto grezzo prelevato dal carico (C.O.W.).

[cfr. "Regolamento di sicurezza nella rada di Fiumicino, disposizioni preliminari ed operazioni di lavaggio delle cisterne del carico delle navi petrolifere con petrolio greggio (C.O.W.)" approvato con ord.n.75 95 in data 21 DIC 1995 e successive modifiche].

# Articolo 13.1 (Contenuto delle acque di zavorra a bordo delle navi cisterne che debbono effettuare la caricazione di prodotti petroligeri)

Per le navi la zavorra minima sarà determinata come segue. tutte le navi dovranno avere un immersione al centro non inferiore a mt.2+0,02 l (l = lunghezza di classifica della nave) associate ad una differenza di immersione tra poppa e prua non superiore a 0,015 l, mentre l'immersione a poppa deve essere tale da garantire la piena immersione dell'elica.

Potrà essere fatta eccezione alle prescrizioni di cui sopra, consentendosi quantitativi inferiori di zavorra, nel corso di brevi navigazioni sottocosta, di durata non superiore alle 5 ore, ed in condizioni meteomarine favorevoli; per navi inferiori a 3.000 tonnellate di portata lorda, che ne facciano richiesta all'Autorità Marittima, sempre che i collegamenti in aspirazione o discarica a mare siano stati sigillati sotto il controllo dell'autorità marittima. di quanto precede dovrà essere fatta menzione nel giornale degli idrocarburi da sottoporre al visto dell'autorità marittima del porto di partenza.

I quantitativi di acqua e zavorra e/o lavaggio stabiliti dal presente articolo comprendono anche le acque di zavorra separate e le acque sporche mantenute permanentemente a bordo, a limitazione della capacità di carico.

#### Articolo 13.2

(Obblighi per coloro che intendono effettuare lavori a bordo delle navi petroliere)

Alle imprese autorizzate ad eseguire i lavori di degassificazione e pulizia delle navi cisterna è fatto obbligo di avvalersi della collaborazione del consulente del consulente chimico del porto il quale, dopo aver effettuato tutti gli accertamenti che riterrà opportuni, rilascerà il certificato di non pericolosità per le operazioni predette. La raccolta delle acque di lavaggio o dei residui oleosi delle predette navi o dei depositi di combustibili liquidi, deve essere fatta in modo da garantire che le operazioni di travaso dei liquidi vengano effettuate con la osservanza delle norme di sicurezza e senza inquinare le acque del porto e quelle contigue.

I residui oleosi provenienti dalle predette operazioni dovranno essere distrutti o trasferiti negli appositi impianti, secondo le modalità che verranno di volta in volta approvate dall'autorità marittima.

#### ALLEGATO I

# LISTA DI CONTROLLO SULLA SICUREZZA

NOM	E DELLA NAVE							
ORM	EGGIO		PORT	о				
DAT	TA DI ARRIVO ORARIO DI ARRIVO							
afferimm risul  A - P - i N R -	ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE  La sicurezza delle operazioni richiede che tutte le risposte del presente allegato siano affermative.  Nei casi ove ciò non sia possibile dovrà essere specificata la ragione ed informata immediatamente l'Autorità marittima prima di iniziare le operazioni commerciali. Qualora una domanda risulti non applicabile, dovrà essere inserita nella colonna dei "commenti" una nota specifica.  La presenza delle lettere A, P e R nella Colonna "Codice" significa:  A - Le procedure specificate e gli accordi presi devono essere scritti chiaramente nella colonna "commenti" o su di un modulo controfirmati dalle parti;  P - in caso di risposta negativa le operazioni non potranno iniziare senza l'autorizzazione dell'Autorità Marittima;  R - ndica le parti/attrezzature che dovranno essere controllate ad intervalli regolari non eccedenti le 8 (otto) ore dal controllo precedente.							
		Bordo	Terminale	Codice	Commenti			
I.	La nave è ormeggiata in sicurezza?			R				
2.	I cavi per il rimorchio di emergenza sono posizionati correttamente?		ū	R				
	L'accesso a bordo può avvenire in sicurezza  è posizionata in permanenza la biscaggina regolamentare per il pilota ed il personale che deve salire a bordo]?			R				
4.	La nave è pronta a muovere con i propri mezzi?			PR				
5.	E stato predisposto un servizio di guardia in coperta ed in sala controllo da parte dell'Ufficiale incaricato di presiedere alle operazioni di discarica?			R				
6.	Il sistema di comunicazioni Nave/Capo Terminale/Stazione booster è funzionante?		٥	AR	60.0			
7.	Il segnale di emergenza da utilizzare dalla nave è stato spiegato e compreso in toto?	o	۵	A				

8.	Le procedure per la discarica/caricazione sono state concordate?	a	a	AR	B
9.	I rischi associati alla lavorazione con sostanze lossiche sono stati spiegati e compresi?		ū		
10.	La procedura per la sospensione (fermate) di emergenza è stata concordata? [breve descrizione]		0	A	
11.	Le manichette e l'attrezzatura antincendio della nave sono state approntate?	ū	O	R	
12.	Le manichette per la discarica/caricazione. rifornimento sono in efficienti condizioni e propriamente attrezzate per il corretto attacco e stacco dai manifolds della nave?	a			ē
13.	Gli ombrinali sono chiusi ?		u	R	
14.	Le connessioni inutilizzate delle linee di carico e del bunker, sono flangiate stagne?	Q			
15.	Le valvole di discarica, quando non utilizzate, sono chiuse e visibilmente assicurate?	ū	Q		8
16.	l coperchi di tutte le cisterne del carico e del bunker sono chiusi?				
17.	I sistemi di sfiato, come accordato, sono in uso?			AR	
18.	Le operazioni delle valvole P/V e/o delle ventole ad alta velocità sono state verificate utilizzando l'apparato di controllo, dove posizionato?	O.	0		
	Le torce a mano (portatili) sono di tipo approvato ?	ū			
20.	l ricetrasmettitori VHF/UHF portatili sono di tipo approvato e funzionanti?	۵			
21.	Le antenne della radio principale della nave sono con messa a terra ed il radar spento?				
22.	l cavi elettrici delle apparecchiature portatili sono scollegati dal generatore?	۵	a		
23.	Tutte le porte esterne ed i portelloni alloggi sono chiusi?			R	
24.	Tutte le prese d'aria condizionata che possono permettere l'ingresso di vapori dal carico chiusi?		ū		
25.	I regolamenti per l'uso della cucina o di posti cucina sono osservati?	Q	۵	R	
26.	I regolamenti per divieto di fumare sono rispettati ?	a	Q	R	a d

			,				
7.	Le norme per l'uso di luci libere sono osservate?			R			
28.	Sono state adottati gli accorgimenti del caso per garantire sufficiente ventilazione nel locale pompe?	Q		R			
29.	l Piani antincendio della nave sono affissi esternamente?	<u> </u>	0				
lnei	t Gas System						
30.	l IGS è operativo e in buone condizioni?			R			
31.	ili analizzatori di ossigeno fissi e portatili sono arati ed efficienti?			R			
32.	l contenuto di ossigeno nelle cisterne è inferiore al 5% e comunque secondo le indicazioni del chimico di porto?	<b>a</b>	a	R	* X		
33.	l'utti gli addetti alle operazioni sono a conoscenza che in caso di mal funzionamento del sistema IGS le operazioni dovranno essere prontamente sospese?			R			
34.	Sono state prescritte particolari prescrizioni da parte del Chimico e /o dal Rina?			R			
Crı	de Oil Washing						
35.	La lista di controllo è correttamente compilata?						
36.	© pervenuta l'autorizzazione da parte della A.M.?	Q		R			
	CHIARAZIONE sottoscritti hanno verificato i controll ortate sono esatte e corrette,	i elenc	ati nel	la pre	sente lista e che le annotazioni in es		
Pe	la Nave		Per	la Ra	affineria		
Nome			Non	Nome			
Grado		Ruo	Ruolo				
~			1				
	ma		Firm	na _			
	maOra		Firr	na <u> </u>			

Allega o I - Regolamento per le Operazioni ai Terminali Petroliferi nella Rada di Finimeno

#### ALLEGATO II

# ELENCO DI CONTROLLO PER LE NAVI

A. Identificazione della i	nave					
Nome della nave	Proprietario:			Anno di costruzione:		
Bandiera Nominativo Internazionale			onale	Stazza lorda:		
Porto di iscrizione:	Lunghezza fuor	i tutto	:			
Nominativo Internazionale, s	e disponibile:	:		-		
Società di Classificazione:			***************************************			
Classe:	Scafo:			Macchine:		
Impianto di propulsione:	,	10 to 11	******	Potenza:		
Agente:	_					
Pescaggio	Prua	C	entrale	Poppa:		
Volume/massa del carico per	icoloso o inquina	nte				
1. Costruzione ed attrezzatur Motori principali e ausilia Dispositivo per il timone Dispositivo per il timone Dispositivo per l'ancora Sistema antincendio pern	ari principale ausiliario nanente			Deficienze		
Sistema di gas inerte (se a  2. Attrezzatura di navigazion Caratteristiche di manovra dis Primo dispositivo radar Secondo dispositivo rada Bussola giroscopica Bussola magnetica Radiogoniometro Ecoscandaglio	ie ponibili	Si	No	Deficienze		
Altre apparecchiature of la determinazione della p			۵	- the same of the		

. Apparati radio			Si N	No	Deficie	nze	
Impianto di radiotelegrafo Impianto di radiotelefono(VHI	F)		j	Ö			
C. Documenti		٠			Certificati i validi <b>Sì</b>		
ertificato di sicurezza previsto per la costru ertificato di sicurezza dotazioni per navi da ertificato radiotelegrafo per navi da carico ertificato radiotelefono per navi da carico ertificato di bordo libero ertificato di classe ertificato di assicurazione contro i rischi di ertificato di conformità alla SOLAS relativ ertificato di sicurezza per le navi passeggen legistro degli idrocarburi	i carico inquinam o alle mer	ento (CI ci perico	LC) blose		0000000000	000000000000000000000000000000000000000	
ertificato (internazionale) di idoneità al tra infusa certificato (internazionale) di idoneità al tra Certificato (internazionale) di prevenzione c	sporto di g	gas liquio	di alla 1		<u> </u>	o o	
drocarburi (Certificato IOPP) Certificato (internazionale) di prevenzione c rasporto di sostanze nocive liquide alla rinf	contro l'inq			il	<u> </u>	<u> </u>	
Comandante ed equipaggi  Comandante  Primo ufficiale di coperta Secondo ufficiale di coperta Ferzo ufficiale di coperta Direttore di macchina  Primo ufficiale di macchina Secondo ufficiale di macchina Terzo ufficiale di macchina Addetto alle comunicazioni radio Totale altri componenti equipaggio, di cui	Si	NO00000000	idor	an or an	sionale di serizione a e n)	rilasciato da (autorità competente)	a (località/paese)
Pilota a bordo	ū	٥					
Data		F	irma del	Coman	lante o in ca	so di suo impedimento	di chi lo sostituisce

10 U. James and the formation at Terminali petrolifert nella Rada di Financa