



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI CHIOGGIA

ORDINANZA N. 63 / 2008

Il Capo del Compartimento Marittimo di Chioggia:

- VISTO** l'Atto Formale n.03/2002 datato 07/10/2002 e approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 16/10/2002 e le successive modifiche, relativo al posizionamento di un terminale di rigassificazione di gas naturale al largo di Porto Levante (RO) e di una sea line;
- VISTO** il Decreto di VIA emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, n. 4407 del 30 Dicembre 1999 e successive modifiche, concernente il Terminale offshore e la pipeline fino alla località Cà Cappello, per 4 miliardi di metri cubi all'anno di capacità di rigassificazione;
- VISTI** il Decreto di concessione a costruire ed esercire il Terminale, emesso da Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato (MICA), n. 16767 del Luglio 2000, e n. 16781 del 04 agosto 2000, per 4 miliardi di metri cubi all'anno di capacità di rigassificazione, ed il successivo Decreto n. 17282 in data 11 novembre 2004, con il quale lo stesso Dicastero ha autorizzato l'esercizio del Terminale per una capacità di rigassificazione fino a 8 miliardi di metri cubi all'anno di gas naturale;
- VISTO** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti datato 16 febbraio 2002, concernente la concessione cinquantennale demaniale marittima per costruire ed esercire il terminale e le infrastrutture accessorie, emesso a seguito della stipulazione di Atto Formale con la Capitaneria di Porto di Chioggia n. 3 del 07 ottobre 2002;
- VISTO** il Decreto di VIA emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero dei Beni Culturali, n. 605 del 06 Ottobre 2003, concernente il metanodotto Porto Viro-Cavarzere-Minerbio di connessione del terminale alla rete nazionale dei gasdotti;
- VISTO** il Decreto di VIA emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio n. 866 dell'08 Ottobre 2004, concernente l'aumento della capacità di rigassificazione del Terminale offshore fino a 8 miliardi di metri cubi all'anno di gas naturale;
- VISTO** il Nulla Osta rilasciato dal Ministero dei Trasporti con dispaccio n°11271 in data 07 Novembre 2007 alle Autorità Marittime locali alla proroga del termine di ultimazione lavori al 31 Dicembre 2008;
- VISTO** il Decreto DSA-DEC-2007_0000975 del 30 Novembre 2007, integrativo dei pareri positivi di compatibilità ambientale del progetto, espressi con il DEC VIA del 30 Dicembre 1999, DEC VIA del 12 ottobre 2004 e DEC VIA del 18 Luglio 2007;

VISTA l'Approvazione in data 11 Dicembre 2007 del Gruppo di Lavoro Istruttorio del Comitato Tecnico Regionale (CTR) del Veneto con prescrizioni del rapporto di Sicurezza, con verbale n. 522 del CTR Veneto del 28 Novembre 2007;

VISTO il dispaccio prot. N. 6991 in data 13 Giugno 2006, con il quale il Ministero dei Trasporti ha ritenuto che:

- il terminale *“di proprietà privata in costanza di concessione distante 15 chilometri dalla costa, collegato tramite un metanodotto di nuova costruzione alla già esistente rete terrestre di trasporto nazionale di gas, meta di un traffico navale assolutamente indipendente dal traffico diretto alla rete portuale nazionale, non possa essere assimilato al bene pubblico porto”*;
- pertanto, *“non può ritenersi che sussista in capo all'Amministrazione la potestà concessoria relativa al servizio di rimorchio ex art. 111 del Codice della Navigazione e deve escludersi, pertanto, che possa validamente rilasciarsi una concessione traslativa di pubblico servizio”*, esistendo *“tale potestà relativamente al bene pubblico porto, ma non con riferimento ad un bene di proprietà privata”*;
- *tutto ciò non esclude, tuttavia, che nell'ambito dei poteri attribuitigli in materia di sicurezza della navigazione, il competente Ufficio marittimo periferico disciplini l'attività del terminale dal punto di vista della sicurezza della sua operatività,*

TENUTO CONTO che per le finalità di sicurezza della navigazione, di tutela della vita umana in mare e di salvaguardia dell'ecosistema marino, questa Autorità Marittima opererà anche attraverso quelle medesime professionalità di cui al successivo punto per perseguire gli obiettivi sottesi agli interessi generali protetti;

CONSIDERATO che dalla precitata determinazione ministeriale – Dispaccio n° 6991 in data 13/06/2006 – incentrata sulla non assimilabilità dell'impianto in questione ad una struttura portuale, la società concessionaria, proprietaria dell'impianto, ha inteso servirsi – per le esigenze proprie della sicurezza delle operazioni tecnico-nautico-marittime connesse all'arrivo, alla permanenza ed alla partenza delle navi metaniere dall'impianto presso il quale operano – delle stesse professionalità che garantiscono, ai sensi dell'art. 14 comma 1ter della Legge n. 84/94 e successive modificazioni, la sicurezza della navigazione e dell'approdo, sia pur in regime privatistico, secondo un percorso ritenuto in linea con il citato dispaccio, nel corso di specifiche riunioni tenutesi presso lo stesso dicastero;

VISTA la costituzione dell'Associazione Temporanea di Imprese, tra i Gruppi Ormeggiatori di Chioggia, Ravenna e Venezia, finalizzata allo svolgimento delle operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi che scaleranno il terminale, richieste dal concessionario secondo accordo contrattuale tra le parti;

VISTI il proprio foglio n° 04.02.20/18550 in data 30/7/2008, n°08.02/22153 in data 23/7/2008 della Capitaneria di Porto di Venezia e n°13/14021 in data 30/7/2008 della Capitaneria di Porto di Ravenna con i quali le Autorità marittime, interessate nel merito, non hanno rilevato che l'adesione del rispettivo Gruppo ormeggiatori all'A.T.I. sopra menzionata non osta alla funzionalità dei rispettivi scali portuali di competenza;

VISTO il foglio n°149/08/CG in data 6/8/2008 con il quale l'ANGOPI ha reso noto la stipula del contratto sottoscritto tra la Società concessionaria e l'Associazione Temporanea di Imprese sopra descritta;

TENUTO CONTO che i contratti stipulati tra la Società concessionaria ed i prestatori delle attività di pilotaggio, ormeggio e rimorchio rilevano non solo ai fini commerciali, ma

anche ai fini della sicurezza marittima, che pertanto si pongono come parte di una più ampia disciplina degli aspetti di sicurezza, integrata – nella sua ordinata completezza – dalle disposizioni che discendono dal presente provvedimento;

VISTO il foglio prot.n.4/26530 in data 23/10/2001 del Comando Zona Fari e Segnalamenti Marittimi di Venezia;

VISTO il foglio prot.n.D.N. 17336 in data 23/11/2001 dell'Istituto Idrografico della Marina – Genova;

VISTA la Convenzione Internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare (Colreg '72), resa esecutiva con Legge n°1085 del 21/12/1977 e s.m.i.;

VISTO il D.P.R. 886/79;

VISTA la legge 979/82 e s.m.i.;

VISTA la Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), resa esecutiva in Italia con Legge n°313/80 e s.m.i.;

VISTO il D.M. 2/8/2007 “Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime”;

VISTI gli artt. 30, 62, 81 del Codice della Navigazione, nonché l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

RITENUTO necessario emanare la presente Ordinanza agli esclusivi fini della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare;

ORDINA

Articolo 1

E' approvato l'allegato “Regolamento per la sicurezza della navigazione del terminale LNG” di proprietà della società Adriatic LNG S.r.l., vigente in Milano

Articolo 2

I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti, salvo che il fatto non costituisca reato, ai sensi dell'art. 1164 del Codice della Navigazione ovvero delle altre leggi speciali, in particolare dell'art.53 del D.lgs 18 luglio 2005 n.171, se alla condotta di unità da diporto, ovvero del combinato disposto degli artt. art.15 lett.a) e 26 della Legge 963/65 “Disciplina sulla pesca marittima” qualora la violazione inerisca il divieto di esercizio di qualsiasi attività di pesca e saranno comunque ritenuti responsabili di ogni danno che dovesse derivare in conseguenza dell'inosservanza delle disposizioni impartite.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'Albo della Capitaneria di Porto di Chioggia e l'inclusione nel sito internet www.guardiacostiera.it/chioggia alla sezione Ordinanze.

L'entrata in vigore del presente regolamento è subordinata all'entrata in esercizio del terminale, che sarà resa nota con separata comunicazione.

Chioggia, lì 02/09/2008

**f.to IL COMANDANTE
C.F. (CP) Franco MALTESE**



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**CAPITANERIA DI PORTO
CHIOGGIA**

**Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del terminale marino
Adriatic LNG**

INDICE

ART. 1 DESCRIZIONE DEL TERMINALE	6
ART. 2 DEFINIZIONI	6
ART. 3 AREE DI SICUREZZA.....	7
ART. 4 ZONA DI FONDA	7
ART. 5 REQUISITI DELLE NAVI METANIERE DIRETTE AL TERMINALE.....	7
ART. 6 OPERAZIONI DI ORMEGGIO E DI DISORMEGGIO	8
ART. 7 RIMORCHIO, ORMEGGIO E PILOTAGGIO	9
ART. 8 CONDIZIONI DI SICUREZZA DURANTE L'ORMEGGIO DELLE NAVI METANIERE AL TERMINALE.....	9
ART. 9 ESAME E VERIFICA DELL'ATTREZZATURA DI TRASFERIMENTO DEL CARICO.....	9
ART. 10 RESPONSABILITA' PER LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GNL.....	10
ART. 11 PROCEDURE PER LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GNL	10
ART. 12 SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI DI DISCARICA PER MOTIVI DI SICUREZZA	11
ART. 13 ZAVORRA	11
ART. 14 PREVENZIONE INCENDI.....	11
ART. 15 SERVIZIO ANTINCENDIO.....	11
ART. 16 SERVIZIO DI ANTINQUINAMENTO.....	11
ART. 17 DIVIETI	12
ART. 18 SITUAZIONI DI EMERGENZA.....	12
ART. 19 COMUNICAZIONI DI EMERGENZA.....	12
ART. 20 RUOLO DI APPELLO.....	12
ART. 21 ESERCITAZIONI DI EMERGENZA	13
ART. 22 DOTAZIONI DI SICUREZZA DEL TERMINALE	13
ART. 23 ALLOGGI E ALTRE PRESCRIZIONI.....	13
ART. 24 AVVICENDAMENTI DEL PERSONALE E RIFORNIMENTI.....	14
ART. 25 TRASFERIMENTO DI CARBURANTE AL TERMINALE	14
ART. 26 NORME DI RINVIO	14
ALLEGATO 1: ANNEX - ROUTEING MEASURES OTHER THAN TRAFFIC SEPARATION SCHEMES.....	15
ALLEGATO 2: REGOLAMENTO PER IL PILOTAGGIO.....	16
ALLEGATO 3: REGOLAMENTO PER L' ORMEGGIO	17
ALLEGATO 4: REGOLAMENTO PER IL RIMORCHIO.....	18
ALLEGATO 5: SHIP/SHORE SAFETY CHECK-LIST – <i>CHECK LIST DI SICUREZZA NAVE/TERMINALE</i> ..	19

ART. 1 DESCRIZIONE DEL TERMINALE

Il terminale della TERMINALE GNL ADRIATICO s.r.l. è un impianto di stoccaggio e rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) ed è formato da una struttura fissa di calcestruzzo (GBS), orientata in direzione Est / Ovest, che misura circa 180 metri di lunghezza e 90 metri di larghezza e che contiene due serbatoi di stoccaggio GNL da 125.000 m³ cadauno in volume ed altre attrezzature collocate sul ponte superiore.

Una tubazione di collegamento di diametro 30" permette di inviare il gas alla rete nazionale.

Due strutture di ormeggio distinte sono collocate alle estremità Est ed Ovest della base di calcestruzzo e sono collegate da due passaggi pedonali, che rendono la lunghezza totale della struttura di 385 metri. Briccole di ormeggio sulla parte Nord del terminal permetteranno alle navi LNG di essere ormeggiate al terminale per le operazioni di scarica.

Il terminale è posizionato in coordinate geografiche (datum WGS-84): Lat. 45° 05'.30 N - Long. 012° 35'.10 E.

Il terminale - dotato di un segnalatore racon che emette il segnale in forma morse della lettera "U" - è segnalato da:

- a) quattro (4) luci di navigazione bianche, che ripetono in codice Morse la lettera "U" ogni 15 secondi, posizionate due sulle strutture di ormeggio e due sul corpo centrale "GBS" in corrispondenza degli angoli Nord-Ovest e Sud-Est,
- b) due (2) segnali da nebbia che si attivano automaticamente in presenza della stessa e che ripetono in codice Morse la lettera "U" ogni 30 secondi posizionati sulle due strutture di ormeggio.

ART. 2 DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) Capitaneria di Porto: Capitaneria di Porto di Chioggia;
- b) TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l (o Adriatic LNG): Società titolare della concessione demaniale, operatore del Terminale, che si avvale – in regime privatistico e per le esigenze proprie della sicurezza delle operazioni tecnico-nautico-marittime connesse all'arrivo, alla permanenza ed alla partenza delle navi metaniere dall'impianto presso il quale operano – delle stesse professionalità che garantiscono, ai sensi dell'art. 14 comma 1ter della legge n. 84/94 e successive modificazioni, la sicurezza della navigazione e dell'approdo,
- c) Terminale: Terminale di rigassificazione, avente il centro nelle seguenti coordinate WGS-84: Lat. 45° 05'.30 N – Long. 012° 35'.10 E;
- d) Area ATBA: *Area To Be Avoided/Mandatory No Anchoring Area* - : Area di forma circolare avente centro in corrispondenza del centro del terminale e raggio di 1,5 miglia nautiche come definita nella Circolare IMO n°SN1/Circ.257 in data 11 Dicembre 2006 "*Routeing measures other than traffic separation schemes*" (contrassegnata dalla lettera "B" in Allegato 1).
- e) Zona di Sicurezza: area di forma circolare avente centro in corrispondenza del centro del terminale e raggio di 2.000 metri come definita nella Circolare IMO n°SN1/Circ.257 in data 11 Dicembre 2006 "*Routeing measures other than traffic separation schemes*" (contrassegnata dalla lettera "A" in Allegato1);
- f) "OIM": *Offshore Installation Manager* : Responsabile del Terminale.
- g) Pilotaggio, ormeggio, rimorchio: prestazioni d'opera professionali di cui si avvale TERMINALE GNL ADRIATICO s.r.l., in regime privatistico, identificate ai fini della presente disciplina in quelle medesime che garantiscono, ai sensi dell'art. 14 comma 1ter della legge n. 84/94 e successive modificazioni, la sicurezza della navigazione e dell'approdo,
- h) Pilota, ormeggiatori: prestatori d'opera professionale che svolgono le prestazioni di cui alla precedente lettera g);

ART. 3 AREE DI SICUREZZA

Nell'area ATBA è fatto assoluto divieto di ancoraggio.

L'ingresso all'interno dell'area "ATBA" è vietato a tutte le navi aventi stazza lorda pari o superiore alle 200 tonnellate non autorizzate dalla Capitaneria di Porto, con la sola eccezione delle navi e imbarcazioni coinvolte dalla scarica di gas naturale liquefatto "GNL" o in attività collegate alla normale operatività del terminale e delle unità navali della Capitaneria di Porto e delle Forze di Polizia, in ragione dei propri compiti istituzionali.

Le unità che entreranno all'interno di detta area e che non sono destinate o collegate all'operatività del terminale dovranno comunque tenersi al di fuori della Zona di Sicurezza.

Tutte le navi autorizzate quando sono in navigazione all'interno dell'area "ATBA" devono navigare mantenendo una velocità che, assicurando il costante governo del mezzo, sia tale da non mettere in pericolo la sicurezza di altre navi e delle strutture del terminale.

Le navi metaniere che devono operare presso il terminale devono obbligatoriamente avere il Pilota a bordo quando sono in navigazione all'interno dell'area "ATBA", durante l'ormeggio ed il disormeggio, e durante tutte le operazioni commerciali.

Nella **Zona di Sicurezza** sono vietati il transito, l'ancoraggio, lo stazionamento di navi in attesa, la pesca effettuata in qualsiasi forma, le attività subacquee non espressamente autorizzate e qualsiasi altra attività. Tutti i movimenti all'interno della Zona di Sicurezza ad eccezione di quelli dei mezzi addetti ai servizi del Terminale, di quelli della Capitaneria di Porto e delle Forze di Polizia devono essere autorizzati dalla Capitaneria di Porto e dal terminale.

I mezzi addetti ai servizi del terminale, per entrare nella zona di sicurezza, devono essere autorizzati dalla Capitaneria di Porto.

Qualora venga rilasciata un'autorizzazione permanente, questa sarà valida fino a 6 mesi, decorsi i quali dovrà essere rinnovata, sentito anche il parere dell'O.I.M. per quanto riguarda l'efficienza dei dispositivi di sicurezza.

Tutte le navi all'interno della Zona di Sicurezza devono avere i motori principali sempre pronti all'uso con il minimo di preavviso.

I seguenti mezzi hanno il permesso di navigare all'interno dell'area "ATBA" e, qualora debitamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto, all'interno della Zona di Sicurezza senza l'obbligo del pilota:

1. unità di supporto e di forniture al terminale, autorizzate dal terminale, inclusi i mezzi impegnati nelle attività di costruzione, trasporto di personale o di provviste, e i mezzi di assistenza;
2. I rimorchiatori ed altri mezzi di supporto all'ormeggio e al disormeggio delle navi al terminale;
3. I mezzi della Capitaneria di Porto e delle Forze di Polizia.

ART. 4 ZONA DI FONDA

Le navi metaniere destinate al terminale, in caso di necessità, utilizzeranno come zona di fonda la CST (Chioggia Small Tanker) situata a circa 7 miglia dal terminale in direzione NW e riportata sulla cartografia ufficiale, previa autorizzazione della Capitaneria di Porto.

ART. 5 REQUISITI DELLE NAVI METANIERE DIRETTE AL TERMINALE

Le navi metaniere dirette al terminale devono rispettare i requisiti ed essere in possesso della documentazione e delle certificazioni previsti dalla vigente normativa, ed in particolare dal D.M. 02 agosto 2007 "*Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime*".

L'ormeggio al terminale sarà consentito alle navi metaniere che rispettano i seguenti limiti:

Lunghezza totale max della nave	320 m
GRT max	145000 t
DWT max	148000 t
Pescaggio max	13 mt

Nella gestione delle operazioni di ormeggio delle navi metaniere presso il terminale, la nave deve attenersi a quanto stabilito dal proprio SSP (Ship Security Plan) ed il Terminale a quanto stabilito nel proprio PFSP (Port Facility Security Plan).

ART. 6 OPERAZIONI DI ORMEGGIO E DI DISORMEGGIO

Le operazioni di ormeggio delle navi metaniere al terminale devono avvenire con condizioni meteomarine favorevoli, in presenza di visibilità superiore ai 500 mt e nel rispetto dei seguenti limiti massimi di riferimento, ferma restando la responsabilità del Comandante della nave di operare scelte diverse, sentito l'O.I.M.:

<u>Attività</u>	<u>Altezza dell'onda significativa</u>	<u>Direzione dell'onda</u>
<u>Limiti per l'effettuazione dell'operazione di ormeggio</u>	<u>1.5 m</u>	<u>Qualsiasi direzione</u>
<u>Limiti al raggiungimento dei quali si deve interrompere l'operazione di scarica e disconnettere i bracci di carico</u>	<u>1.4 m</u>	<u>da 110 a 190 gradi</u>
	<u>1.7 m</u>	<u>Da 300 a 060 e da 190 a 240 gradi</u>
	<u>2m</u>	<u>Da 060 a 110 e da 240 a 300 gradi</u>
<u>Limiti al raggiungimento dei quali si deve provvedere al disormeggio della nave</u>	<u>1.7m</u>	<u>Da 110 a 190 gradi</u>
	<u>2m</u>	<u>Da 300 a 060 e da 190 a 240 gradi</u>
	<u>2.5m</u>	<u>Da 060 a 110 e da 240 a 300 gradi</u>

<u>Attività</u>	<u>Velocità del vento</u>	<u>Durata/direzione vento</u>
<u>Limiti per l'effettuazione dell'operazione di ormeggio</u>	<u>25 nodi</u>	<u>1 ora da qualsiasi direzione</u>
<u>Limiti al raggiungimento dei quali si deve interrompere l'operazione di scarica e disconnettere i bracci di carico</u>	<u>28 nodi</u>	<u>1 ora da qualsiasi direzione</u>
	<u>34 nodi</u>	<u>Raffica di 30 sec da qualsiasi direzione</u>
<u>Limiti al raggiungimento dei quali si deve provvedere al disormeggio della nave</u>	<u>30 nodi</u>	<u>1 ora da qualsiasi direzione</u>
	<u>36 nodi</u>	<u>Raffica di 30 sec da qualsiasi direzione</u>

Le operazioni di ormeggio sono limitate alle sole ore diurne per un periodo di 6 (sei) mesi a partire dall'arrivo della prima nave.

Le manovre di avvicinamento, ormeggio e disormeggio delle navi devono essere effettuate in osservanza della COLREG 72.

Le suddette manovre dovranno essere concordate tra comandante della nave e OIM, rinviando alle determinazioni finali dell'Autorità marittima, come interessata dal Pilota, in caso di necessità.

Nel caso che i contatti radio vengano interrotti, le manovre devono essere sospese fino a quando tali contatti non siano stati ripristinati.

Parimenti le manovre devono essere sospese se l'OIM ritenga questa misura comunque necessaria per la sicurezza del terminale.

Il personale addetto a tali manovre deve essere dotato di ricetrasmittitori portatili aventi le caratteristiche di sicurezza richieste per operare in spazi pericolosi per la presenza di gas o vapori infiammabili.

A bordo della nave deve essere disponibile almeno un ricetrasmittitore portatile di emergenza.

Per tutta la durata delle operazioni di ormeggio deve essere mantenuto contatto radio sui canali VHF 11/14.

Le comunicazioni devono essere effettuate in lingua italiana o in inglese.

L'ormeggio al terminale dovrà essere eseguito con l'assistenza del pilota, degli ormeggiatori e dei rimorchiatori.

ART. 7 RIMORCHIO, ORMEGGIO E PILOTAGGIO

Per operare al terminale le navi metaniere dovranno avvalersi dell'assistenza conforme alle disposizioni di cui agli allegati 2, 3 e 4 del presente regolamento.

ART. 8 CONDIZIONI DI SICUREZZA DURANTE L'ORMEGGIO DELLE NAVI METANIERE AL TERMINAL

Le ancore sulle navi metaniere devono essere sempre pronte all'uso ogni volta che entrano nella Zona di Sicurezza, ma il Comandante può ordinarne l'utilizzo solo in caso di emergenza.

Le operazioni d'ormeggio e disormeggio devono avvenire solo in condizioni meteomarine favorevoli e nei limiti dei parametri di cui al precedente art. 6, valutati di concerto tra il comandante della nave, il Pilota e l'"OIM".

L'inizio delle operazioni d'ormeggio e disormeggio della nave deve essere sempre comunicato dal comandante della nave alla Capitaneria di Porto.

La nave deve essere sempre pronta a lasciare il terminale con l'ausilio del proprio apparato propulsore.

Il comandante dispone il numero e la configurazione dei cavi ritenuti opportuni per l'ormeggio in sicurezza.

Durante la permanenza della nave al terminale deve essere sempre garantita un'adeguata supervisione sulla qualità dell'ormeggio stesso; a tale scopo tutti i cavi devono essere sempre mantenuti propriamente tesati e in forza in modo tale da contrastare gli eventuali movimenti della nave dovuti a presenza di marea o moto ondoso.

Il personale del terminale e gli ormeggiatori devono svolgere regolari controlli dei cavi di ormeggio e comunicare immediatamente con il Comando di bordo della nave e con il Pilota per eventuali azioni che si rendessero necessarie.

L'"OIM" deve provvedere affinché dettagliate informazioni sulla situazione meteo della zona delle operazioni e gli avvisi di burrasca siano raccolti sul terminale da personale esperto e con apparecchiature idonee e affinché, durante le operazioni commerciali, vengano rilevate con continuità, mediante idonee apparecchiature, la direzione e la velocità del vento, la direzione e l'altezza d'onda e la visibilità per nebbia.

Le informazioni raccolte e i dati rilevati direttamente devono rimanere a disposizione per 2 mesi e devono essere comunicati, su richiesta, alla Capitaneria di Porto.

Durante la permanenza della nave al terminale, la nave deve tenere un pescaggio ed un assetto tali da permetterle in qualsiasi momento di lasciare l'ormeggio in sicurezza.

La nave deve essere sempre ben illuminata in coperta durante tutta la durata delle operazioni.

La nave all'ormeggio deve essere collegata al terminale a mezzo scalandrone fornito dal terminale.

Durante le ore notturne l'area di accesso in coperta e lo scalandrone devono essere sempre illuminati.

Personale della nave deve presidiare continuamente lo scalandrone e l'area dei manifolds.

Durante l'ormeggio della nave, avvisi ed informazioni devono essere esposti nell'area di accesso allo scalandrone, come richiesto dai Regolamenti interni del Terminale.

Riparazioni o altri tipi di lavoro che possano rendere la nave incapace di muovere in autonomia non sono autorizzati.

Sono comunque esclusi tutti i lavori con fiamma.

In casi di avarie sopravvenute che rendano la nave incapace di manovrare, l'"OIM" può autorizzare e rilasciare un "Permesso di Lavoro" per svolgere riparazioni di emergenza, a condizione che adeguate misure di sicurezza e precauzioni siano state prese dalla nave, incluso l'uso di un sufficiente numero di rimorchiatori.

Prima di autorizzare tali riparazioni d'emergenza e rilasciare il "permesso di lavoro" l'"OIM" deve informare la Capitaneria di Porto.

Durante la permanenza della nave al terminale, il sistema antincendio di bordo deve essere efficiente e pronto all'uso; in caso contrario, la nave deve essere disormeggiata ed essere portata fuori dalla zona di sicurezza.

ART. 9 ESAME E VERIFICA DELL'ATTREZZATURA DI TRASFERIMENTO DEL CARICO

TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l. è tenuta ad ispezionare e testare settimanalmente, e comunque ogni volta prima di iniziare le operazioni commerciali, i bracci di carico e l'attrezzatura collegata.

Dettagli delle procedure di ispezione e di verifica devono essere contenuti nel Manuale di Gestione del Carico (*Cargo Handling Manual*) e nelle Procedure Operative del terminal.

Prima di ogni operazione di trasferimento deve essere verificato il sistema di comunicazione nave/terminal; le prove effettuate dal Terminale e dal bordo per l'attivazione dell'ESD1 (*Emergency Shut Down 1*) devono essere confermate da ambo le parti.

Almeno una volta ogni 6 mesi, il terminale deve condurre una prova di sgancio in condizioni controllate analoga a ESD2 (*Emergency Shut Down 2*) per verificare l'attivazione del PERC (*Powered Emergency Release Couplet*).

ART. 10 RESPONSABILITA' PER LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GNL

Ferme restando le disposizioni del regolamento interno del terminale inerenti il flusso delle comunicazioni, l' "OIM" e il Comandante della nave devono immediatamente informare la Capitaneria di Porto di qualsiasi evento che possa compromettere o modificare il corso normale delle operazioni.

Prima dell'inizio delle operazioni di scarica, il terminale deve comunicare alla Capitaneria di Porto il nominativo dell'"OIM".

Durante le operazioni commerciali dovrà essere presente sul terminale personale opportunamente addestrato al fine di monitorare tutte le operazioni di trasferimento del GNL; detto personale dovrà essere sempre in contatto diretto con il personale di bordo addetto alle operazioni di scarico.

L'"OIM" deve sempre rimanere nei pressi dell'ormeggio ed essere disponibile in caso d'emergenza.

ART. 11 PROCEDURE PER LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GNL

Durante le operazioni commerciali dovrà essere mantenuta a bordo nave almeno la composizione minima di equipaggio necessaria a fronteggiare qualsiasi manovra d'emergenza inerente il disormeggio della nave nonché qualsiasi circostanza relativa alla sicurezza della nave, delle persone o del carico.

All'arrivo della nave metaniera, prima della scarica, si terrà una riunione tra un rappresentante della nave ed un rappresentante del terminal per concordare gli aspetti relativi a:

- ✓ Comunicazione tra Nave / Terminal / Terra;
- ✓ Check-list di sicurezza Nave / Terminal;
- ✓ Procedure d'emergenza;
- ✓ Piano gestione del Carico;
- ✓ Piano gestione zavorra;
- ✓ Procedure e requisiti per i "permessi di lavoro".

Accordi scritti tra il Comandante della nave e il rappresentante del terminal devono essere presi relativamente a:

- ✓ Gestione del carico;
- ✓ Sistemi comunicazione tra bordo e terminale.

Prima di iniziare le operazioni di scarica, il comandante della nave ed un rappresentante del terminale devono completare la "check list di sicurezza Nave/Terra" (vedasi fac-simile in allegato 5) del terminale.

La check list debitamente compilata in ogni parte e sottoscritta da entrambe le parti deve essere trasmessa alla Capitaneria di Porto.

Il Comandante della nave – prima dell'inizio delle operazioni di scarica – dovrà confermare al terminale ed alla Capitaneria di Porto di aver ricevuto copia del Regolamento interno del Terminale e della presente Ordinanza.

Tutte le navi metaniere che arrivano presso il terminale devono essere dotate di un sistema di "*Emergency Shut Down*" (ESD) e di un sistema di collegamento nave/terminal compatibile con il terminale.

Prima di iniziare l'operazione di trasferimento bisogna verificare che il sistema ESD e quello di collegamento nave/terminale siano funzionanti.

Sia il personale di bordo della nave sia il personale del terminale impegnato nelle operazioni commerciali devono conoscere il funzionamento del sistema di "*Emergency Shut Down*" ed essere istruiti ad attivarlo in caso di pericolo.

Durante le operazioni commerciali il Comandante della nave e l'"OIM", ciascuno per il proprio ambito di competenza, devono ordinare frequenti controlli onde accertare il perdurare delle condizioni di sicurezza.

Se tali condizioni vengono a mancare, l'"OIM" deve ordinare l'immediata sospensione delle operazioni di sbarco e, se necessario, il disormeggio della nave, inviandone comunicazione alla sala operativa della Capitaneria di Porto.

Durante le operazioni di trasferimento del GNL attrezzature e persone che non fanno parte del personale tecnico del terminale o che non sono state autorizzate dall'"OIM" non possono accedere alle zone interessate dalle operazioni.

Qualora durante le operazioni di scarica la visibilità scenda al di sotto dei 100 mt dovrà essere posta la massima attenzione e dovranno essere prese le necessarie precauzioni, anche in relazione alla sicurezza del personale di guardia sul ponte della nave e sul terminale.

Le navi devono abbandonare il terminale appena terminate le operazioni commerciali, o ogniqualvolta sia richiesto dal terminale o dalla Capitaneria di Porto.

Durante tutta la durata delle operazioni commerciali è vietato l'atterraggio ed il decollo di elicotteri presso il terminale, se non per servizi di emergenza.

Tali operazioni saranno autorizzate dall'OIM.

ART. 12 SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI DI DISCARICA PER MOTIVI DI SICUREZZA

Il comandante della nave o l'“OIM”, in caso di peggioramento delle condizioni meteomarine, di danni alle attrezzature connesse alle operazioni di trasferimento del GNL o di qualsiasi altro problema che possa mettere a rischio la sicurezza del personale, della nave, del terminale o dell'ambiente marino, deve ordinare a seconda dei casi una delle seguenti procedure di emergenza, ammesso che ciò non determini un rischio ancora più grande:

- A) L'immediata sospensione delle operazioni di scarica;
- B) La disconnessione dei bracci di carico;
- C) La partenza della nave dall'ormeggio.

ART. 13 ZAVORRA

Per le operazioni di zavorra che devono essere fatte simultaneamente alla scarica, si devono usare esclusivamente cisterne dedicate a zavorra segregata.

ART. 14 PREVENZIONE INCENDI

Sul terminale e sulle navi ormeggiate, durante le operazioni commerciali, ai fini della prevenzione incendi sono proibite le seguenti attività:

- 1) Fumare al di fuori delle zone designate;
- 2) Utilizzare in zone pericolose luci portatili non antideflagranti;
- 3) Eseguire lavori a caldo e/o operazioni che comportino l'uso di qualsiasi apparecchiatura elettrica, senza uno specifico nulla osta o permesso di lavoro scritto rilasciato dal terminale;
- 4) Utilizzare apparecchiature elettriche portatili, inclusi ventilatori, telefoni e luci, in zone pericolose senza le debite autorizzazioni;
- 5) Detenere armi, munizioni, razzi, fuochi d'artificio e qualsiasi altro tipo di esplosivo/materiale pirico (ad eccezione dei segnali di soccorso);
- 6) Effettuare attività di rigassificazione e trasferire prodotti da un serbatoio all'altro attraverso linee o manichette temporanee.
- 7) Lasciare aperte porte e finestre esterne del modulo alloggi.

I comandanti delle navi devono inoltre attenersi rigorosamente ai Regolamenti interni del terminale. L'eventuale utilizzo di apparecchiature radar dovrà avvenire conformemente alle linee guida contenute nella International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), come emendata.

ART. 15 SERVIZIO ANTINCENDIO

Nell'ambito del terminale TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l. ha l'obbligo di garantire il servizio antincendio, avvalendosi di personale dipendente o di società specializzate abilitate ad esercitare detto servizio e deve attivare le procedure d'emergenza previste per i propri impianti ai sensi della normativa vigente in materia di prevenzione incendi e di rischio d'incidenti rilevanti.

Sarà cura della società TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l. affiggere gli schemi e le avvertenze relative alle emergenze, alla dislocazione dei relativi mezzi impiegabili e predisporre gli apparati di comunicazione via radio e/o telefono per assicurare i collegamenti tra il terminale, le navi e la Capitaneria di Porto.

L'organizzazione di detti servizi deve formare oggetto di un'apposita monografia approvata dalle Autorità competenti.

ART. 16 SERVIZIO DI ANTINQUINAMENTO

TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l. ha l'obbligo di organizzare il servizio di prevenzione antinquinamento, allo scopo di poter intervenire prontamente ed efficacemente per circoscrivere e bonificare come previsto dal “Piano di Emergenza Interno”

Tale servizio deve formare oggetto di un'apposita monografia, che, ricorrendone i presupposti, sarà inserita nel piano locale antinquinamento della Capitaneria di Porto.

ART. 17 DIVIETI

Sulla nave quando è ormeggiata al terminale sono proibite le seguenti attività:

- a) Pompate in mare zavorra, acqua di sentina, o acque di qualsiasi natura od origine che contengano olii di scarto o residui;
- b) Provocare spandimenti di prodotti oleosi in mare;
- c) Provocare perdite di prodotti o fuoriuscite da tubi, manichette e prese di bordo. Qualsiasi fuoriuscita in coperta deve essere prontamente raccolta con le dovute precauzioni;
- d) Lasciare aperti gli ombrinali e i drenaggi delle tubazioni.

Le vasche di raccolta devono essere asciutte.

ART. 18 SITUAZIONI DI EMERGENZA

In caso di allarme dovuto a incendio, esplosione o altri incidenti a bordo della nave o del terminale e/o in caso di fuoriuscita di prodotti, devono essere adottate le procedure operative previste dai "Piani di Emergenza del terminale".

Il comandante della nave deve immediatamente, e sotto la propria responsabilità, attivare tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza per la salvaguardia della nave e dell'equipaggio e per proteggerli da ogni pericolo potenziale; inoltre deve interrompere immediatamente le operazioni di scarica, intercettare il flusso del GNL e avvisare immediatamente il terminale.

Il personale del terminale deve recarsi ai posti assegnati ed eseguire le procedure previste nelle istruzioni contenute nei "Piani di emergenza del terminale".

In caso di allarme al terminale, durante il trasferimento del GNL dalla nave, il terminale deve ordinare l'immediata chiusura delle valvole di intercettazione ed attivare tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza come previsto dai "Piani di emergenza del Terminale".

ART. 19 COMUNICAZIONI DI EMERGENZA

Il terminale deve essere equipaggiato di apparecchiatura radio VHF marina e farà ascolto continuo, durante le operazioni commerciali, sui Canali VHF 11 e/o 14.

Il terminale deve essere anche equipaggiato con sistemi di comunicazione radio HF, telefono e fax.

Il contatto primario e per le emergenze deve essere effettuato sul canale VHF 16.

Il contatto secondario può essere effettuato via telefono e fax.

Qualsiasi emergenza che si verifichi presso il terminale deve essere immediatamente riportata subito alla sala operativa della Capitaneria di Porto.

Qualsiasi persona che direttamente o indirettamente venga a conoscenza di danni o rotture alla condotta sottomarina, alle tubazioni, alle giunture o flange, di perdite di prodotto, di difetti o malfunzionamenti delle attrezzature che possano inficiare la sicurezza delle attrezzature di sbarco o di altri problemi che possano generare qualsiasi potenziale rischio, deve subito notificarlo all' "OIM".

Il comandante e l'equipaggio della nave devono avvisare immediatamente il terminale di qualsiasi evento che possa compromettere o alterare le normali operazioni di scarica o che, comunque, possa ridurre la sicurezza della nave e/o del terminale.

Chiunque accerti un principio di incendio deve immediatamente attivare l'allarme antincendio.

In caso di incidente devono essere adottate le procedure previste dai Piani di Emergenza del terminale.

ART. 20 RUOLO DI APPELLO

Sul terminale deve essere redatto a cura dell' "OIM" il ruolo di appello per stabilire le consegne di ogni persona nei casi di emergenza, particolarmente nei casi di incendio a bordo e di abbandono.

Copie del ruolo di appello devono essere affisse nei punti più frequentati del terminale.

Il ruolo di appello deve essere aggiornato a cura dell' "OIM" in dipendenza di qualsiasi modifica della composizione del personale a bordo.

Sul ruolo di appello devono essere indicati, per ogni persona, il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne da eseguire per:

- a) l'uso dei mezzi di comunicazione;
- b) l'estinzione degli incendi;
- c) la chiusura delle porte tagliafuoco e delle serrande della ventilazione, l'arresto della ventilazione meccanica, l'intercettazione dell'energia elettrica;
- d) la preparazione in generale dei mezzi di salvataggio;
- e) l'armamento delle imbarcazioni di salvataggio;
- f) l'imbarco delle persone sulle imbarcazioni di salvataggio e l'ammaino di queste;
- g) l'armamento e la messa in mare delle zattere e degli altri apparecchi galleggianti.

Il ruolo d'appello deve indicare, inoltre, i punti di riunione del personale non direttamente impiegato nella gestione dell'emergenza.

Nel ruolo d'appello devono essere specificati i segnali per i diversi casi di allarme.

Il ruolo di appello deve specificare i nominativi dei responsabili e dei loro sostituti incaricati di assicurare che i mezzi di salvataggio ed i mezzi antincendio siano mantenuti in buone condizioni e pronti per l'impiego immediato.

ART. 21 ESERCITAZIONI DI EMERGENZA

Ad intervalli massimi di sei mesi l'"OIM" deve disporre l'esecuzione di esercitazioni di emergenza e prove tecniche di funzionalità degli apparati al fine di monitorare l'addestramento del personale, controllare l'efficienza delle apparecchiature antincendio esistenti e delle altre attrezzature disponibili, compresi i ruoli e le capacità di risposta dei rimorchiatori di supporto.

Modalità e tempistiche di effettuazione di dette esercitazioni devono essere coordinate con la Capitaneria di Porto.

Durante i primi 12 mesi di attività del terminale dovranno essere effettuate esercitazioni più frequenti al fine di addestrare e familiarizzare il personale alle procedure e verificare la funzionalità di sistemi e apparecchiature.

Devono essere inoltre disposte le esercitazioni di salvataggio almeno una volta al mese sotto la responsabilità dell'"OIM".

Deve essere in ogni caso assicurato che il personale del terminale abbia partecipato almeno una volta ad esercitazioni di salvataggio sull'unità medesima.

Delle avvenute esercitazioni l'OIM deve redigere apposita relazione sull'esito delle stesse, da inviare successivamente alla Capitaneria di Porto.

ART. 22 DOTAZIONI DI SICUREZZA DEL TERMINALE

Il terminale deve essere dotato di mezzi collettivi di salvataggio, imbarcazioni e zattere, ubicati ed attrezzati in modo da garantire in caso di pericolo, un rapido e sicuro scampo al personale addetto.

I mezzi predetti devono essere in grado di ospitare almeno il doppio delle persone presenti nel terminale.

Lo stato di manutenzione dei mezzi stessi deve essere accertato inizialmente e controllato con adeguata periodicità.

Il terminale deve avere una dotazione di cinture di salvataggio di tipo approvato, in numero non inferiore al 110 per cento di tutte le persone imbarcate.

Le cinture devono essere conservate in luogo facilmente accessibile.

Il terminale deve essere provvisto di salvagenti anulari, di numero non inferiore a due, muniti di sagola di lunghezza non inferiore a tre volte l'altezza del ponte dell'unità sul livello del mare, posti sui lati dell'unità ed assicurati in modo da consentire un rapido sgancio in caso di necessità.

L'"OIM" prestabilisce i luoghi di riunione per emergenza ed abbandono ed i segnali da usare per la chiamata del personale sui luoghi convenuti.

L'"OIM" assegna a ciascuna persona i compiti da svolgere per ogni caso di emergenza.

Un ordine di servizio con le istruzioni per i casi di abbandono forzato dell'unità deve essere affisso in punti strategici del terminale.

ART. 23 ALLOGGI E ALTRE PRESCRIZIONI

I locali destinati all'alloggio devono essere separati dalle aree di lavoro e non devono avere comunicazioni dirette con luoghi chiusi in cui si trovino serbatoi ed apparecchiature di produzione.

I locali stessi devono essere collegati mediante agevoli vie di transito, tenute sgombre, ai posti ove si trovino attrezzature di salvataggio o altri dispositivi per il rapido scampo.

Essi devono inoltre essere sufficientemente isolati da rumori, ventilati, riscaldati quando occorra e adeguatamente illuminati.

I quartieri abitativi devono essere tenuti in buono stato di pulizia e in ordine.

Essi devono essere sufficientemente illuminati, ventilati o riscaldati.

Una provvista adeguata di acqua potabile e viveri deve essere sempre disponibile.

Deve essere predisposto un locale adibito ad infermeria con attrezzature di pronto soccorso ed in particolare con apparecchi per la respirazione artificiale e barelle per il trasporto degli infortunati.

Sul terminale deve essere sempre presente una persona in grado di prestare i primi soccorsi nonché altre persone in grado di praticare la respirazione artificiale agli infortunati.

Il terminale deve essere provvisto, oltre che della normale via di accesso o di uscita del personale, di mezzi ausiliari come scale a pioli, rigide o alla marinara, che consentano il sollecito abbandono dell'unità da parte del personale in caso di pericolo.

Il ponte deve essere recintato con parapetti.

I ponti e le aree di lavoro non devono essere sdruciolevoli; i passaggi e le scale devono essere muniti di corrimano.

Il perimetro dell'eliporto deve portare in aggetto una rete di sufficiente robustezza e dimensioni in modo da prevenire la caduta di persone dal piano dell'eliporto stesso.

ART. 24 AVVICENDAMENTI DEL PERSONALE E RIFORMIMENTI

Non sono consentite operazioni di bunkeraggio della nave metaniera né durante l'ormeggio al terminale né all'interno della Zona di Sicurezza.

Non è consentito fornire materiali o fare provviste durante le operazioni commerciali.

L'imbarco e lo sbarco di personale a bordo della nave metaniera all'interno dell'area "ATBA" deve essere preventivamente comunicato al terminale ed alla Capitaneria di Porto, e da questa autorizzato.

Il comandante della nave è responsabile di verificare l'identità di tutte le persone che salgono a bordo della sua nave.

A richiesta e sotto la responsabilità del Comandante della nave, la Capitaneria di Porto ed il terminale possono autorizzare l'accesso a bordo della nave, per motivi di lavoro o altri giustificati motivi, purché non siano ancora iniziate le operazioni commerciali.

ART. 25 TRASFERIMENTO DI CARBURANTE AL TERMINALE

Il trasferimento al terminale di carburante da utilizzare sul terminale stesso avverrà tramite un sistema di trasferimento dedicato.

Il carburante sarà trasportato e trasferito usando navi adeguatamente progettate e certificate.

A bordo del mezzo che trasporta e trasferisce il carburante ci devono essere panne in quantità sufficiente a circoscrivere l'area interessata e pronte all'uso in modo da limitare eventuali spargimenti di carburante.

In ogni momento l'operazione di trasferimento deve essere adeguatamente monitorata sia dalla plancia che dal ponte della nave rifornitrice.

ART. 26 NORME DI RINVIO

Per quanto non previsto dal presente regolamento si rimanda al decreto ministeriale 2 agosto 2007 e, per quanto applicabile, alla normativa vigente in materia di sicurezza.

ANNEX

ROUTING MEASURES OTHER THAN TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

ESTABLISHMENT OF AN AREA TO BE AVOIDED.MANDATORY NO ANCHORING AREA IN THE APPROACHES TO THE GULF OF VENICE

(Reference chart: Italy 924, 2005 edition.

Note: This chart is based on DATUM Rome 1940)

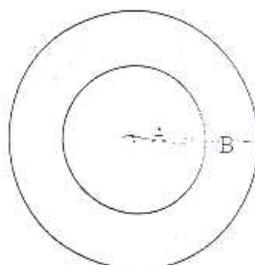
(Description of an Area to be Avoided and Mandatory No Anchoring Area

(The co-ordinates listed below are in WGS 84 Datum)

Area to be Avoided and Mandatory No Anchoring Area

The area within the circle of 1.5 nautical miles centred on the following geographical position:

- (1) 45° 05'.30 N 012° 35'.10 E



Notes:

- A = Safety zone within a circle of 2,000 metres radius from the centre of the terminal.
- B = Area to be Avoided/Mandatory No Anchoring Area within a circle of 1.5 nautical miles radius from the centre of the terminal (overlapping the safety zone).

ALLEGATO 2: REGOLAMENTO PER IL PILOTAGGIO.

Le navi di stazza lorda (GT) superiori a 500 che devono entrare nell'area ATBA o devono uscirne devono avvalersi del pilota.

Ciascun mezzo nautico dedicato al servizio presso il terminale, debitamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto a norma dell'art. 3 del presente Regolamento dovrà avere le seguenti caratteristiche:

- non meno di 12 mt di L.F.T. e 3 mt di larghezza;
- capacità di navigare ad una velocità di almeno 18 nodi;
- essere dotato di VHF, impianto Radar, ecoscandaglio, sistema GPS e cartografia elettronica della zona;
- essere iscritto nei RR.NN.MM. e GG.;
- essere abilitato al servizio speciale di pilotaggio;
- essere dotato delle necessarie certificazioni per navigazione nazionale costiera, eventualmente, limitata, ma in modo non preclusivo allo svolgimento dell'attività presso il terminale.

I mezzi nautici impiegati devono essere giudicati idonei dalla Capitaneria di Porto e qualunque sostituzione deve essere preventivamente autorizzata dalla stessa Capitaneria.

Quando i mezzi nautici siano momentaneamente indisponibili, il Pilota può servirsi dei rimorchiatori o di altri mezzi nautici messi a disposizione dal terminale previa autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Il mezzo dovrà stazionare a Porto Levante ovvero presso il terminale.

Il pilota in servizio deve portare il distintivo previsto, rilasciato dall'Autorità Marittima.

Il pilota, nell'esecuzione del suo servizio deve attenersi alle disposizioni dell'Autorità Marittima.

Le navi dirette al terminal devono imbarcare il pilota prima dell'ingresso nell'area "ATBA".

Il Pilota deve rimanere a bordo della nave metaniera per tutta la durata della sosta al terminale e dovrà mantenersi sempre interfacciato con il Comandante della stessa al fine di fronteggiare le eventuali situazioni di emergenza o di peggioramento delle condizioni meteo che possano rendere necessario il disormeggio della nave.

In caso di qualsiasi incidente che dovesse verificarsi durante il pilotaggio, il pilota deve darne immediata notizia all'Autorità Marittima.

In tal caso il pilota ha l'obbligo di redigere un rapporto contenente gli elementi atti a ricostruire l'avvenimento nonché i dati meteorologici.

I ricavi ed i costi del servizio di pilotaggio relativo al terminale devono essere contabilizzati con separata evidenza contabile dai ricavi e dai costi relativi ad altre attività svolte dalle Corporazioni ai quali i singoli Piloti appartengono ed a richiesta essere messi a disposizione della Capitaneria di Porto.

Per poter svolgere il servizio in questione il Pilota deve essere iscritto nei registri di cui all'art. 90 Cod.Nav., munito di tessera personale di riconoscimento di cui all'art. 128 Reg.Nav.Mar. e, qualora appartenente a Corporazioni diverse da quella di Chioggia e Porto Levante, deve essere autorizzato ad assumere temporaneamente detto incarico dalla Capitaneria di Porto del Porto di provenienza ed ottenere il "nulla osta" del proprio Capo Pilota.

Per le finalità del presente regolamento ed in tale fattispecie il Pilota proveniente da altra Corporazione, prima di essere ammesso a svolgere il servizio presso il terminale, deve essere autorizzato dalla Capitaneria di Porto.

ALLEGATO 3: REGOLAMENTO PER L'ORMEGGIO

Le navi di stazza lorda (GT) superiore a 500 che devono ormeggiare al terminale devono avvalersi di un nucleo di ormeggiatori, la cui idoneità dovrà essere accertata dalla Capitaneria di Porto, accettato dal terminale e che soddisfi le condizioni di sicurezza del presente Allegato.

L'operazione di ormeggio consiste principalmente nel complesso di prestazioni necessarie ad assicurare l'attracco della nave; essa ha inizio nel momento in cui gli ormeggiatori iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è definitivamente ormeggiata in sicurezza secondo le indicazioni del Comando di bordo.

L'operazione di disormeggio consiste pertanto nell'insieme di prestazioni necessarie a liberare la nave dagli ormeggi; essa ha inizio dal momento in cui gli ormeggiatori iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è completamente disimpegnata.

Il nucleo deve essere provvisto, per l'espletamento del servizio, di almeno un'imbarcazione a motore avente buona stabilità, manovrabilità e caratteristiche idonee ad operare nelle condizioni operative previste ed autorizzato a ciò dalla Capitaneria di Porto a norma dell'art. 3 del presente Regolamento.

A tal fine:

- gli spazi di coperta devono avere dimensioni tali da consentire un sicuro svolgimento del servizio;
- i mezzi nautici dedicati all'attività presso il terminale devono essere di tipo semidislocante e capaci di navigare ad una velocità di almeno 18 nodi, devono essere dotati di impianto VHF, impianto Radar, ecoscandaglio, sistema GPS e cartografia elettronica della zona;
- la capacità di tiro delle imbarcazioni deve essere sufficiente a consentire il rimorchio e la manovra di cavi d'ormeggio e la stesura degli stessi per almeno 100 mt;
- i mezzi devono essere iscritti nei RR.NN.MM. e GG. ed essere in possesso delle certificazioni per navigazione nazionale costiera, eventualmente limitata, ma in modo non preclusivo allo svolgimento dell'attività;
- le imbarcazioni devono essere condotte da personale in possesso dei necessari titoli e qualifiche e qualunque sostituzione deve essere preventivamente autorizzata dalla stessa Capitaneria.

Gli ormeggiatori quando svolgono servizio presso il terminale devono indossare i previsti dispositivi di protezione individuale e le dotazioni di sicurezza minime di cui alla seguente lista esemplificativa e non esaustiva:

- ✓ Calzature antisdrucciolo;
- ✓ Vestiti ignifughi a manica lunga;
- ✓ Elmetto;
- ✓ Occhiali;
- ✓ Guanti da lavoro;
- ✓ Giubbotto salvagente;
- ✓ Radio VHF portatile antideflagrante.

La presenza dell'imbarcazione e del relativo equipaggio nei pressi del terminale è obbligatoria per l'intera durata delle operazioni di ormeggio e di disormeggio.

Due ormeggiatori dovranno restare a bordo del terminale durante tutta l'operazione di scarica della nave.

I ricavi ed i costi dell'attività di ormeggio relativo al terminale devono essere contabilizzati con separata evidenza contabile rispetto ai ricavi ed ai costi relativi ad altre attività svolte dai gruppi ormeggiatori cui appartengono i membri del nucleo e a richiesta essere messi a disposizione delle Autorità Marittime interessate.

Il nucleo deve essere composto da almeno 8 ormeggiatori per le operazioni di ormeggio e 4 per le operazioni di disormeggio.

Per poter svolgere il servizio in questione gli ormeggiatori devono essere iscritti nei registri di cui all'art. 208 Reg.Nav.Mar., ed autorizzati ad assumere detto incarico dalla Capitaneria di Porto del Porto di provenienza ed ottenere il "nulla osta" del proprio Capo Gruppo.

Prima di essere ammesso a svolgere il servizio presso il terminale ciascun ormeggiatore deve essere convenientemente formato ed addestrato per l'esigenza in questione ed autorizzato dalla Capitaneria di Porto, previa ricognizione dell'adeguatezza del ciclo formativo effettuato.

ALLEGATO 4: REGOLAMENTO PER IL RIMORCHIO

Tutte le Navi che ormeggiano e disormeggiano al terminale devono essere assistite dai rimorchiatori approvati dal terminale, autorizzati dalla Capitaneria di Porto e che soddisfino le condizioni di sicurezza di cui al presente Allegato.

Il numero dei rimorchiatori ed il tiro alla bitta devono essere non inferiori a quanto stabilito dai regolamenti del terminale, come risulta riportato nella seguente tabella:

Stazza lorda della nave gasiera	Numero e tiro minimo dei rimorchiatori per l'operazione di ormeggio	Numero e tiro minimo dei rimorchiatori per l'operazione di disormeggio
Tutte	4 x 65ton (tiro alla bitta medio tra prua e poppa)	4 x 65ton (tiro alla bitta medio tra prua e poppa)

L'operazione può essere effettuata anche con 3 rimorchiatori laddove ci sia il parere favorevole dell' "OIM", del Pilota, del Comandante della nave e previa autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Durante la permanenza all'ormeggio della nave, i rimorchiatori devono restare nei pressi del terminale, pronti a dare assistenza alla stessa.

Almeno due rimorchiatori devono restare nelle immediate vicinanze della nave ed essere disponibili a prestare assistenza per il disormeggio e/o supporto antincendio entro 10 minuti.

Gli altri rimorchiatori devono restare ad una distanza tale da essere disponibili in breve tempo.

I rimorchiatori saranno ad uso esclusivo delle operazioni di ormeggio delle navi metaniere al terminale e dovranno rimanere in prossimità del terminale durante l'intera fase di scarica della nave effettuando attività di sorveglianza.

I rimorchiatori forniranno assistenza in caso di partenza non programmata della nave metaniera ed in caso di incendio.

I rimorchiatori in attesa stazioneranno nel porto di Chioggia.

La società che fornirà il servizio di rimorchio dovrà mettere a disposizione un numero minimo di 4 rimorchiatori aventi le seguenti caratteristiche minime:

- Iscrizione nei registri comunitari
- Classificazione ESCORT TUG – SALVAGE TUG – UNRESTRICTED NAVIGATION – FIRE FIGHTING SHIP 1 / WATER SPRAYING o equivalente.
- Almeno 2 motori riceventi forza motrice da motori diesel separati.
- Capacità di invertire la spinta di 180 gradi in meno di 15 secondi.
- Capacità di tiro equivalente a 65 ton, sia in qualità di trattore che di spintore
- Capacità antincendio equivalente a Fire Fighting 1
- Visibilità dal ponte di comando a 360 gradi.
- Impianto VHF, radar, sistema GPS marino e cartografia elettronica della zona.

Tutte le imbarcazioni devono essere condotte da personale in possesso dei necessari titoli e qualifiche e devono essere munite delle necessarie dotazioni di bordo.

ALLEGATO 5: SHIP/SHORE SAFETY CHECK-LIST – CHECK LIST DI SICUREZZA NAVE/TERMINALE

LNG Carrier:

Date:

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE:

The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively.

If an affirmative answer is not possible, the reason should be given and agreement reached upon appropriate precautions to be taken between the LNG Carrier and the Terminal. Where any question is not considered to be applicable, a note to that effect should be inserted in the remarks column. Detailed guidelines for completing this check-list are contained in the International Safety Guide for Carrier and Terminals version 5. This check-list is to be completed during the Pre-Loading Meeting, except Part 'C', Item 10, which will be confirmed after the ESD (1) test under cold condition. Cargo handling operations will not be started until this check-list has been fully completed.

Per operare in sicurezza si richiede che tutte le risposte siano affermative vistando (Ö) l'apposita casella. In caso contrario, specificare i motivi e le precauzioni concordate tra la nave e il terminal. Qualora una domanda non fosse pertinente fornire una spiegazione nella colonna "Note". Linee guida dettagliate per il completamento della lista di controllo sono contenute nella versione 5 della Guida alla Sicurezza Internazionale per Navi e Terminali. Questa lista di controllo deve essere completata nel corso del meeting di pre-Caricamento, ad eccezione della parte 'C', punto 10, che sarà confermata dopo il test ESD(1), prova effettuata in condizioni di bassa temperatura. Le operazioni di movimentazione delle merci (Cargo handling) non saranno avviate fino a quando questa lista di controllo non verrà interamente completata.

- The presence of this symbol in the columns "LNG CARRIER" and "TERMINAL" indicates that checks shall be carried out by the party concerned.

- *Una casella presente nella colonna Nave (o in quella Terminal) indica che il controllo deve essere effettuato ad opera della stessa.*

The presence of the letter A and P or R in the column "CODE" indicates the following:
La presenza delle lettere A, P o R nella colonna "Codice" indica:

A - Any referenced procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this checklist or other mutually acceptable form. In either case, the signature of both parties should be required.

A - *Indicare per iscritto nella colonna Note di questa ckeck-list (o in un modello concordato) qualsiasi procedura o precauzione. In ogni caso è richiesto il visto di entrambe le parti interessate.*

P - In the case of a negative answer the operation shall not be carried out without the permission of the Port Authority.

P - *In caso di risposta negative le operazioni non possono essere condotte senza il permesso dell'autorità marittima.*

R - Indicates items to be rechecked at intervals not exceeding that agreed in the declaration.

R - *Indica le voci che vanno ricontrollate ad intervalli di tempo non superiori a quanto indicato nella dichiarazione.*

PART "A" GENERAL / PARTE "A" GENERALE

GENERAL		LNG Carrier/ Nave	TERMINAL	CODE/ CODICE	REMARKS/NOTE
1.	There is safe access between the LNG Carrier and shore ¹ <i>Esiste una via di accesso sicura tra nave e banchina</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
2	Is the LNG Carrier securely moored <i>La nave è ormeggiata in sicurezza</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
3	The agreed ship/shore communication system is operative <i>Il sistema di comunicazione concordato tra la nave e il terminal è operativo</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	<u>System/ Tipo di sistema</u> <u>Back up system/ Sistema ausiliario</u>
4.	Emergency towing off pennants are correctly rigged and positioned <i>Il cavo del deposito del rimorchio di emergenza è correttamente armato e posizionato</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
5.	The LNG Carrier's fire hoses and fire-fighting equipment are positioned and ready for immediate use <i>Le manichette e le apparecchiature antincendio a bordo sono approntate per l'uso immediato</i>	<input type="checkbox"/>		R	
6	The Terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use <i>Le apparecchiature antincendio del terminal sono approntate per un uso immediato</i>		<input type="checkbox"/>	R	
7	The LNG Tankers cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended <i>Le manichette del carico e combustibile, le tubolature e i collettori delle navi sono in buone condizioni, collegate correttamente e adatte all'uso.</i>	<input type="checkbox"/>			
8	The Terminal's cargo and bunker hoses or arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended <i>Il terminal ha le manichette o i bracci del carico e del combustibile in buone condizioni, collegate correttamente e adatte e all'uso.</i>		<input type="checkbox"/>		
9	The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

¹ As used herein, unless the context requires otherwise, references to "shore" shall be to the Terminal.

	<i>Il sistema di trasferimento del carico è adeguatamente isolato e svuotato in modo da permettere la rimozione sicura delle flange cieche prima del collegamento</i>				
10	Scuppers and save-alls on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty <i>A bordo, le ghiotte e gli ombrinali sono chiusi e le vasche di raccolta sono correttamente posizionate e svuotate</i>	<input type="checkbox"/>		R	
11.	Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored <i>E' stato predisposto il controllo continuo degli ombrinali temporaneamente aperti</i>	<input type="checkbox"/>		R	
12	Shore spill containment and sumps are correctly managed <i>I dispositivi di raccolta e di contenimento sono utilizzati correttamente</i>	<input type="checkbox"/>			
13	The LNG Carrier's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted <i>Le linee di carico e bunkeraggio della nave non utilizzate sono messe in sicurezza attraverso l'utilizzo di flange cieche adeguatamente imbullonate</i>	<input type="checkbox"/>			
14.	The Terminal's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted <i>Le linee di carico e bunkeraggio del terminal non utilizzate sono messe in sicurezza attraverso l'utilizzo di flange cieche adeguatamente imbullonate</i>		<input type="checkbox"/>		
15.	All cargo, ballast and bunker lids are closed <i>Tutti i portelli delle casse di carico della nave sono chiusi</i>	<input type="checkbox"/>			
16	Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured <i>Le valvole di presa a mare e quelle di scarico fuoribordo non utilizzate sono chiuse</i>	<input type="checkbox"/>			
17	All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be	<input type="checkbox"/>		R	

	open <i>Tutte le porte esterne, i portelli, gli oblò e la sfinestratura degli alloggi, delle cale e dei locali macchina sono chiusi. E' possibile aprire gli sfoghi per la ventilazione del locale apparato motore</i>				
18	The LNG Carrier's emergency fire control plans and located externally <i>I piani antincendio della nave sono collocati all'esterno</i>	<input type="checkbox"/>			Position
19.	The LNG Carrier is ready to move under its own power <i>La nave è in grado di muovere con i propri mezzi</i>	<input type="checkbox"/>		PR	
20	There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations and in the Terminal <i>E' stato predisposto dal bordo un efficace controllo della plancia. E' stata altresì predisposta un'adeguata sorveglianza delle operazioni svolte sia sul terminal che sulla nave</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
21	There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency <i>Vi è sufficiente personale a bordo e a terra per fronteggiare un'eventuale emergenza</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
22	The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed <i>Sono state stabilite le procedure comuni relative a imbarco/sbarco del carico, del combustibile e della zavorra</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
23	The emergency signal and shutdown procedure to be used by the LNG Carrier and shore have been explained and understood <i>I segnali e la procedura di interruzione delle operazioni, da usarsi in caso di emergenza sia da parte del bordo che del terminal, sono stati spiegati e compresi</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
24	Material Safety Data Sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested <i>Sono state scambiate le dovute informazioni per il trasferimento del carico contenute nelle "Material Safety Data Sheets"(MSDS)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PR	
25	The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	have been identified and understood <i>I rischi relativi alle sostanze tossiche presenti nel carico che dovrà essere maneggiato sono conosciuti e ben chiari</i>				
26	An International Shore fire connection has been provided <i>Il bordo e il terminal dispongono di un attacco standard internazionale antincendio</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
27	The requirements for closed operations has been agreed <i>Sono state definite le condizioni alle quale dovrebbero essere interrotte le operazioni</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
28	Where a vapor return line is connected, operating parameters have been agreed <i>Ove il braccio di ritorno vapori sia connesso, i parametri operativi sono stati concordati</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
29	Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested <i>I dispositivi di allarme per il sovraccarico, dove presenti, sono operativi ed adeguatamente testati</i>	<input type="checkbox"/>		AR	
30	Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection <i>Sono presenti adeguati sistemi di isolamento elettrico nel collegamento tra la nave e il terminal</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
31	Terminal lines are fitted with a non-return valve, or procedures to avoid back filling have been discussed <i>Le linee di carico del terminal sono dotate di valvole di non ritorno. Oppure sono state predisposte procedure atte ad impedire il retro-flusso del carico</i>		<input type="checkbox"/>	PR	
32	Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed <i>Sono state individuate opportuni locali e aree per i fumatori e vengono osservate le norme sul divieto di fumare</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	Aree fumatori individuate - Nominated smoking rooms
33	Naked light regulations are being observed <i>Vengono rispettate le norme sull'uso di fiamme libero</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	
34	Ship/shore telephones, mobile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AR	

	phones an pager requirements are being observed <i>Le disposizioni relative all'uso di telefoni, telefoni cellulari e cerca-persone sia del bordo che del terminal vengono rispettate</i>				
35	Hand torches (flashlights) are of an approved type <i>Le torce portatili sono di tipo approvato</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
36	Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off <i>I ricetrasmittitori fissi VHF/UHF e l'apparato AIS sono disalimentati oppure mantenuti nell'appropriata modalità di alimentazione</i>	<input type="checkbox"/>			
37.	Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type <i>Le radio portatili VHF/UHF sono di tipo approvato</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
38.	The LNG Carrier's main radio transmitter aerials are earthed and radars switched off <i>Le antenne radio di bordo hanno gli appropriati collegamenti di massa e i radar sono stati spenti</i>	<input type="checkbox"/>			
39	Electrical cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power <i>Nelle aree soggette a rischi, le apparecchiature elettriche portatili sono state scollegate</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
40	Window type air conditioning units are disconnected <i>Sono stati disinseriti i condizionatori d'aria del tipo a finestra</i>	<input type="checkbox"/>			
41	Positive pressure is being maintained inside the accommodation, and air conditioning intakes, which may permit the entry of cargo vapours are closed <i>I locali equipaggio sono mantenuti ad una pressione atmosferica positiva. Sono state chiuse le prese d'aria del tipo a finestra</i>	<input type="checkbox"/>			
42	Measure have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pumproom <i>Sono stati presi provvedimenti per assicurare una sufficiente ventilazione meccanica alla sala</i>	<input type="checkbox"/>		R	

	<i>pompe</i>				
43	There is provision for emergency escape <i>E' prevista una via di fuga di emergenza</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
44	The maximum wind and sell criteria for operations has been agreed <i>Sono state definite le condizioni atmosferiche limite nelle quail è possibile lo svolgimento delle operazioni di carico, scarico e allibo</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	Stop cargo at <i>Arresto carico alle</i> Disconnect at <i>Disconnessione alle</i> Un-berth at <i>Disormeggio alle</i>
45	Security protocols have been agreed between the LNG Carrier's Security Officer and the Terminal's Security Officer, if appropriate <i>Qualora necessario, gli addetti responsabili alla sicurezza della nave e del terminal hanno concordato l'applicazione delle procedure previste in ambito di security</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
46	Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging LNG Carrier's tanks, or for line clearing into the LNG Carrier <i>Qualora necessario, sono state stabilite le procedure e le modalità per la ricezione di azoto del terminal atto ad inertizzare o bonificare le cisterne e le linee di carico della nave</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AP	

Bulk Liquefied Gases / Gas liquefatti alla rinfusa		LNG CARRIER/NAVE	Terminal	Code/Codice	Remarks/Note
1.	Material Safety Data Sheets are available giving necessary data for safe handling of the cargo <i>Sono disponibili le Material Safety Data Sheet (MSDS) con le informazioni e i dati necessary ad una sicura trattazione del carico</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2	A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided <i>Qualora sia opportune per una sicura manipolazione del carico, sono disponibili i certificati forniti dal fabbricante contenenti i dati relativi agli agenti stabilizzanti</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P	
3.	The water spray system is ready for immediate use	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	<i>Il sistema di nebulizzazione dell'acqua é predisposto per un uso immediato</i>				
4.	There is sufficient suitable protective equipment (including self-contained breathing apparatus) and protective clothing ready for immediate use <i>Sono disponibili sufficienti ed appropriate equipaggiamenti di emergenza (compresi gli autorespiratori portatili) ed indumenta protettivi, pronti per un uso immediato</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5.	Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or filled with dry air, as required <i>Tutte le stive e gli spazi interbarriera sono stati adeguatamente inertizzati o riempiti con aria secca come previsto</i>	<input type="checkbox"/>			
6.	All remote control valves are in working order <i>Tutte le valvole controllate a distanza sono efficienti e pronte per l'uso</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7.	The required cargo pumps and compressors in good order, and the maximum working pressures have been agreed between LNG Carrier and shore <i>Le pompe e i compressori interessati al carico sono efficienti ed in buone condizioni, e la massima pressione operative è stata stabilita tra la nave e il terminal</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
8.	Pre-liquefaction or boil-off control equipment is in good order <i>Gli impianti per I passaggi di stato liquido/gassoso sono efficienti ed in buone condizioni</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
9.	The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is calibrated, has been tested and inspected and is in good order <i>Gli impianti di rilevazione dei gas sono stati appropriatamente predisposti per il carico. Sono stati tarati, ispezionati e provati, e sono in buone condizioni</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10	Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order <i>I sistemi di controllo e di allarme del livello del carico sono stati correttamente regolati e sono in buone condizioni</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
11	Emergency shut down systems have	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	<p>been tested and are working properly <i>I sistemi di arresto di emergenza sono stati provati e funzionano correttamente</i></p>				
12.	<p>LNG Carrier and shore have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices <i>Il bordo e il terminal si sono vicendevolmente scambiati tutti i dati tecnici relativi alla velocità di chiusura delle valvole ESD, delle valvole automatiche e di altri dispositivi simili</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
13.	<p>Information been exchanged between LNG Carrier and shore on the maximum / minimum temperatures / pressures of the cargo to be handled <i>Sono state scambiate tra nave e terminal le informazioni relative alla minima/massima pressione/temperature del carico</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
14.	<p>Cargo tanks protected against inadvertent overfilling at all times while any cargo operations are in progress <i>Tutte le cisterne del carico sono monitorate, per tutta la durata delle operazioni, da un sistema che impedisca il sovra-riempimento</i></p>	<input type="checkbox"/>			
15.	<p>The compressor room is properly ventilated, <u>the electrical motor room is properly pressurized and is the alarm system working</u> <i>I locali compressori sono adeguatamente ventilati. E quelli contenenti motori elettrici sono adeguatamente pressurizzati e dispongono di un sistema di allarme efficiente</i></p>	<input type="checkbox"/>			
16.	<p>Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief valve settings clearly and visible displayed, record setting below <i>Le valvole di sicurezza delle cisterne del carico sono state tarate correttamente e il valore della regolazione é mostrato chiaramente e visibilmente (Registrare i valori nella tabella seguente)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<p>Tank No 1/ <input type="text"/> Tank No 4/ <input type="text"/></p>					

Cisterna n.1 Tank No 2 / Cisterna n.2 Tank No 3 Cisterna n.3		Cisterna n.4 Tank No 5 Cisterna n.5 Tank No 6 Cisterna n.6	
--	--	--	--

Declaration/ Dichiarazione

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

I sottoscritti hanno controllato, dove previsto unitamente, le voci di questa check-list e hanno controllato che le risposte fornite siano corrette, secondo la loro migliore conoscenza

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

Hanno inoltre preso tutti I provvedimenti al fine di effettuare controlli ripetuti come previsto dalle voci contrassegnate con la lettera "R" nella colonna "codice", che devono essere ricontrollate ad intervalli non superiori alle _____ ore

For LNG Carrier Per la nave		For Terminal Per il Terminal	
Name : Nome:		Name : Nome:	
Rank : Grado:		Position : Posizione:	
Signature Firma:		Signature Firma:	
Date: Data: Time: Ora:		Date: Data: Time: Ora:	
Date/ Time: Data/Ora			
For LNG Carrier Per la nave			
For Terminal Per il Terminal			