

**Informazioni del terminale redatte ai sensi della
Risoluzione A. 862 All. 1 punto 1.2, della MSC/1160 dell'IMO e all. V del
D.M. 16/12/2004**

Esempio del Manuale delle informazioni che saranno fornite dal Terminale al Comandante della Nave, in accordo con le rilevanti Linee guida riguardanti la Sicurezza della Caricazione e Scaricazione di Nave alla Rinfusa. Questo potrà essere modificato individualmente dai terminali , come opportuno.	
Informazioni	Risposte
1. Dettagli per contattare il personale del terminale	Savasta Service S.r.L. Tel. 0932/958988 Mr. Savasta Giuseppe Mr. Gugliotta Giorgio Mr. Salonia Emanuele
2. Dati tecnici sui moli e sull'equipaggiamento per la caricazione e scaricazione	Bitte: tiraggio massimo 100 Tons Distanza tra bitte : 25 m c.a Lunghezza Banchina Commerciale : 596 m c.a – Larghezza: 48 m c.a Lunghezza Banchina di Riva : 334 m Larghezza : 105.60 Vedi allegato per equipaggiamento di caricazione e scaricazione, in generale :GRU Gommate, GRU Cingolate, Fork Lift, Benne, Tramogge, Muletti, Benne per container, Aspiratori, etc.
3. Nome dell'ormeggio /molo in uso	N° 1 Molo : Banchina Commerciale N° 2 Molo: Banchina di Riva
Lungo quale lato	Lato Sinistro Nave
Tempo stimato per l'ormeggio Tempo stimato di completamento	1. Ora di ormeggio: 2. Tempo stimato per il completamento:
4. Equipaggiamento per la Discarica	1. Numero di Scaricatori 2. Rata nominale 3. Tempo stimato per ognuna delle fasi di discarica che deve essere convenuto all'arrivo 4. tirante d'aria del carico degli scaricatori
5. Equipaggiamento per la Caricazione	1. N° dei caricatori : 2. Rata prevista al molo 1: 3. Rata prevista dal molo 2 : 4. Tempo stimato per ogni fase di caricazione stabilita, all'arrivo Tirante d'aria del carico degli scaricatori.....
6. Equipaggiamento per la rimozione del carico	Vedi allegato elenco equipaggiamenti
7. Procedure di Caricazione Scaricazione e Comunicazioni	Le procedure di Caricazione Scaricazione previste, prevedono l'utilizzo di tutti gli equipaggiamenti disponibili ed in particolare per le Gru e le Benne da Carico saranno utilizzate entro i limiti massimi disponibili per ciascuno e comunque nel rispetto delle norme di sicurezza. Il n° delle stive sulle quali si può operare contemporaneamente è di circa 3, fatto salvo le eventuali variazioni che si dovessero rendere necessarie; Il responsabile del terminale , addetto, curerà tutti gli aspetti connessi con le operazioni di gestione delle operazioni. Restano salve i contenuti dei piani di caricazione e scaricazione o le eventuali variazioni che si dovessero rendere necessarie in accordo con l'ufficiale al carico o suo delegato. Le modalità delle comunicazioni saranno eseguite a mezzo apposita segnaletica manuale e con megafono tra gli operatori interessati alla caricazione e scaricazione ed impegnati anche sui mezzi.
8. Condizioni per accettare nave combinate(OBO)	Non vi è Nessuna Condizione
9. Accesso da o per la nave dalla banchina o molo	Con scalandrone da parte della nave

10. Ubicazione dello Scalandrone per lo sbarco	Lo scalandrone verrà posto lungo la banchina di ormeggio assegnata			
11. Procedure di emergenza del terminale	<p>Per ogni emergenza il Gestore del Terminale presente durante le operazioni, si interfacerà con il personale designato dalla nave al fine di adottare le misure di sicurezza (safety) che si dovessero rendere necessarie nella eventualità dell'accadimento.</p> <p>In ogni caso il terminale sistemerà in banchina n° 2 manichette in pressione, una motopompa, maschere e mascherine, estintori e autorespiratori.</p> <p>All'arrivo della Nave queste procedure, in particolare quelle emergenze principali, verranno specificate all'addetto di bordo e controfirmate dallo stesso e dal rappresentante del terminale.</p>			
12. Danni e modalità di risarcimento	Gli eventuali danni arrecati durante le operazioni di caricazione e scaricazione, verranno liquidate, previo intervento peritale da parte di esperti, a mezzo Polizze Assicurative			
13. Profondità Minima lungo il lato Banchina	Molo n°1 Min: 10 m Max 10.50 m Molo n°2 Min: 8.0 m Max. 8.30 m Navi che arrivano alla massima immersione per pianificare la scarica e di quanto diminuisca l'immersione nelle prime 12 ore			
Densità dell'acqua	Dipende dalla marea e dal Tempo(meteorologico) normalmente : $\gamma = 1.026$			
14. Profondità all'attracco e al Canale di Partenza	Adeguato per tutte le navi a tutte le ore, che rientrano su quanto disposto dall'Autorità Marittima, la quale ha stabilito con propria ordinanza che il pescaggio massimo è di m.9.30. Eventuali accessi a navi con pescaggi superiori, devono essere di volta in volta autorizzati dall'Autorità Marittima medesima.			
15. Velocità Massima accordata per l'ormeggio	Restrizione dei Tempi di ormeggio, come segue: molo n. 1 : nessuno molo n. 2 : nessuno			
16. Pilotaggio di Ancoraggio (canale VHF dei del Pilota)	Nodi Velocità massima autorizzata per l'avvicinamento alla banchina e disponibilità, tipo e potenza del traino dei rimorchiatori I piloti normalmente imbarcano a 2.5 mgl a SE dell'imboccatura VHF channel : 10 La nave in attesa di ormeggiare normalmente procede all'imbarco del pilota a 2.5 mgl a SE dell'imboccatura e qualora la banchina fosse congestionata, la nave dovrà dar fondo nella posizione indicata sopra, previo contatto radio sul CH 16 con l'Autorità Marittima e i Piloti.			
17. Distanza massima dalla linea di galleggiamento alla parte più alta del boccaporto della mastra	Nave caricam		Verrà comunicata dopo la ricezione delle informazioni nave	
18. Sistemazione per le vie di accesso e di fuga	Nave scaricam			
19. Rimorchio e Rimorchiatori : Presente e Disponibile	Verranno Specificate all'arrivo, al personale addetto della nave che avrà cura di informare l'equipaggio.			
20. Disponibilità di un servizio di Barcaioi	Si		No	x
21. Gruppo Meccanico Immobilizzatore principale lungo la banchina	Ma è possibile un servizio di barca per trasporto massimo 5 persone e/o massimo 500 Kg di merce			
22. Tipo di carico da caricare	Non è presente gruppo meccanico immobilizzatore Molo n.1 : Immobilizzazione permessa/non permessa Molo n.2 : Immobilizzazione permessa/non permessa		Verrà specificato anticipatamente sul piano di carico redatto nel formato previsto dall'allegato 2 del Blu Code	
23. Qualsiasi informazione preventiva sulle operazioni di caricazione/ scaricazione	Prodotto A :tonnellate Fattore di Stivaggio alla caricazione Prodotto B :tonnellate Fattore di Stivaggio			
1. Piano di Caricazione	Sorveglianza Pescaggi :se richiesta Peso/ metro : se richiesta Le navi che arrivano per caricare dovrebbero preferibilmente avere le casse di zavorra ciascuna pienamente pressurizzate o vuote Per il Dezavorramento Lento: caricare continuamente alla normale rata, fino alla richiesta della nave di fermare la caricazione			
2. Piano di Discarica	1. Le opzioni preferite dal Terminale sono: alla richiesta			

24. Limite di utilizzo dell'equipaggiamento del terminale	Massima distanza di lavoro tra la fine della prora: Portellone n. 1 dalla fine della poppa al portello di poppa: Molo n.1 – Mezzo di Discaricam Molo n.1 – mezzo di Caricazionem Molo n.1 – Mezzo di Discaricam Molo n.1 – Mezzo di Caricazionem Vedi allegato caratteristiche delle dotazioni ed equipaggiamenti
25. Sistemazioni di Ormeggio	Numero dei cavi di Prora o di Poppa, Traversino/ Spring : Alla richiesta della nave .
26. Requisiti per un ormeggio Inusuale	Non è consentito l'ormeggio inusuale, salvo casi eccezionali, che saranno valutati tra i piloti e l'autorità Marittima
27. Informazioni sulla ricezione dei rifiuti nelle installazioni del terminale portuale	Le installazioni non possono ricevere rifiuti, è tuttavia possibile far ritirare qualsiasi tipo di rifiuti, previo richiesta che dovrà pervenire all'autorità marittima con congruo anticipo, a mezzo di ditte specializzate e debitamente autorizzate al servizio.
28. Informazioni sulle Condizioni estreme di Freddo:	Nessuna
Vi alleghiamo foto del Molo n° 1 e Molo n° 2	
Firma del Rappresentante del Terminale	Data

Molo n° 1



Molo n° 2

