



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI MILAZZO

ORDINANZA

“Regolamento per le operazioni di bunkeraggio GNL TRUCK TO SHIP alle navi e nel porto di Milazzo”

Il Capo del circondario marittimo e Comandante del porto di Milazzo:

VISTO: il Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 di “Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione”;

VISTO: il Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 di “Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima)”;

VISTA: la Convenzione internazionale del 1974 per la per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione, e relative norme di recepimento nazionale;

VISTA: la Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72), con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, come emendata, e relative norme di recepimento nazionale;

VISTA: la Legge 28 gennaio 1984, n. 84, e successive modificazioni, recante il riordino della legislazione nazionale in materia portuale;

VISTA: la UNI EN ISO 20519:2017: «*Navi e tecnologia marina - Specifica per il rifornimento di navi alimentate a gas naturale liquefatto - Ships and marine technology — Specification for bunkering of liquefied natural gas fuelled vessels*»;

VISTA: la pubblicazione “*Guidance on LNG Bunkering to Port Authorities and Administrations*” edizione 31 gennaio 2018 edita dall'Agenzia EMSA (European Maritime Safety Agency);

VISTA: la “Guida tecnica per l'individuazione delle misure di safety per il rifornimento in porto delle navi a GNL” redatta dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – VI Reparto, approvata il 20 luglio 2021

VISTO: Codice I.S.M., “International Safety Management” (ISM) adottato dall'IMO con risoluzione A.741(18) e reso obbligatorio dal Capitolo IX della Convenzione SOLAS che istituisce un sistema di gestione per migliorare la sicurezza a bordo delle navi;

VISTO: il Codice di sicurezza internazionale per la nave che utilizza gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (I.G.F.), adottato dal Comitato per la sicurezza dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con

risoluzione MSC 391(95), e successive modificazioni;

VISTO: il Codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa (I.G.C.) adottato dal Comitato per la sicurezza dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione MSC 370(93), e successive modificazioni;

VISTO: il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS) adottato a Londra il 12 dicembre 2002, come emendato;

VISTA: la Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention MLC) del 2006 ratificata dall'Italia con la legge 23 settembre 2013, n. 113;

VISTO: il Decreto Legislativo n. 271 del 27/07/99 – “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della Legge 31/12/98, n.485”;

VISTO: il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni, recante “Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale”;

VISTO: il Decreto Legislativo 8 marzo 2006, n. 139 recante “Riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell'articolo 11 della legge 29 luglio 2003, n. 229”;

VISTO: il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272 recante "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”;

VISTA: la Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - titolo: porti, Serie VIII, n° 16, prot. n. DEM3/1823, in data 19/07/2002, recante disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi;

VISTO: il Decreto Legislativo 8 marzo 2006, n. 139 recante “Riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell'articolo 11 della legge 29 luglio 2003, n. 229”;

VISTO: il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive i. e m. relativo a norme in materia ambientale;

VISTO: il Decreto Legislativo 9 novembre 2007, n. 205, relativo all'attuazione delle direttive 2005/33/CE e 1999/32/CE in materia di tenore di zolfo di combustibili per uso marittimo;

VISTO: il Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 recante "Attuazione dell'articolo I della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”;

VISTA: L'istanza, corredata dalla necessaria documentazione tecnica, avanzata dalla società di navigazione Caronte & Tourist Isole Minori con nota prot.2742 in data 05.02.2024 e s.i. ed intesa ad ottenere autorizzazione ad effettuare operazioni di bunkeraggio con prodotto GNL alla nave NEREA a mezzo autobotte (Truck to Ship) presso il Porto di Milazzo;

VISTO: i verbali relativi ai tavoli tecnici del 19.06.2024, del 25.09.2024, del 05.02.2025 e del 28.11.2025;

VISTA: la nota COM-ME prot. n. 08568 in data 22.05.2024 con la quale il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina ha espresso il proprio parere sull'attività di bunkeraggio GNL;

- VISTA:** la nota prot. n. 11441 in data 21.05.2024 con la quale l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha espresso il proprio parere sull'attività di bunkeraggio GNL;
- VISTA:** la nota prot. 12694 in data 05.06.2024 con la quale il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Sicilia e la Calabria ha espresso il proprio parere sull'attività di bunkeraggio GNL;
- VISTA:** la nota prot. 18251 in data 08.10.2024 del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina;
- VISTO:** l'esito positivo delle prove delle operazioni di rifornimento GNL (*dry run*) effettuate in data 11.07.2024;
- VISTA:** la nota prot. 24722 in data 21.10.2024 e s.i. con nota prot. 27128 in data 19.11.2024, con cui la Caronte & Tourist Isole Minori S.p.A ha inoltrato la valutazione del rischio del RSO;
- VISTA:** la nota prot. 16705 in data 02.07.2025 con cui l'Autorità di sistema portuale dello stretto ha inoltrato la valutazione del rischio;
- VISTA:** la nota prot. 12990 in data 27.05.2025 con cui la Caronte ha trasmesso la valutazione del rischio del BFO;
- VISTA:** la L. 1085/77, di ratifica della Convenzione sul Regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72), firmata a Londra il 29/10/1972;
- VISTA:** la propria Ordinanza n. 04/2014 datata 03/03/2014 con la quale è stato approvato il regolamento delle operazioni di bunkeraggio alle navi e nei porti del circondario marittimo di Milazzo e le successive ordinanze di modifica ed integrazione nn.rr. 39/2014, 05/2017 e 18/2018;
- VISTE:** le ordinanze n.41/2024 e n. 66/2024 emanate dalla Capitaneria di Porto di Milazzo, relative alle singole operazioni rispettivamente del 01.08.2024 e del 26.09.2024 di bunkeraggio di gnl a mezzo autobotte "track to ship" della M/N Nerea.
- VISTO:** il foglio prot. 3682 in data 16.02.2026 con il quale questa Autorità Marittima ha richiesto alle parti del procedimento amministrativo, il parere di competenza;
- VISTA:** la nota prot. n. 2026-03-09-0002734 in data 09.03.2026 con la quale l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, ha espresso il proprio parere sui contenuti della presente Ordinanza;
- VISTA:** la nota prot. n.05658 in data 09.03.2026 con la quale la Corporazione piloti del Porto di Milazzo ha espresso il proprio parere sui contenuti della presente Ordinanza;
- VISTA:** la nota prot. n.05781 in data 10.03.2026 con la quale la i Rimorchiatori Augusta S.r.l. hanno espresso il proprio parere sui contenuti della presente Ordinanza;
- VISTA:** la nota del 06.03.2026 con la quale il Gruppo Ormeggiatori e Barcaoli del Porto di Milazzo ha espresso il proprio parere sui contenuti della presente Ordinanza;
- VISTA:** la nota prot. 05718 in data 10.03.2026 con la quale il Comando provinciale dei Vigili del fuoco ha espresso il proprio parere sui contenuti della presente Ordinanza;
- VISTO:** il verbale relativo al tavolo tecnico del 23.04.2026 in occasione del quale sono stati confermati i pareri di competenza delle parti del procedimento

amministrativo;

RITENUTO: necessario disciplinare le operazioni di bunkeraggio di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Milazzo a seguito di istanze pervenute da parte di società armatoriale interessata ad effettuare dette operazioni in questo sorgitore, individuando l'opportuna cornice di sicurezza all'interno della quale svolgere dette attività;

VISTE: gli esiti dell'istruttoria avviata con nota n. 47640 in data 18 giugno 2024 per l'approfondimento delle tematiche di sicurezza e la stesura del correlato "Regolamento per il bunkeraggio *tuck to ship* di GNL alle navi certificate ai sensi del codice IGF nel porto di Milazzo";

RITENUTO: opportuno aggiornare la disciplina del bunkeraggio nei porti di questo circondario marittimo, in modo da adeguarla al mutato quadro normativo ed alle esigenze di sicurezza marittima;

VISTI: gli articoli 17, 30, 66, 68, 81, 1174 e 1231 del codice della navigazione e gli articoli 59 e 60 del relativo regolamento di esecuzione, parte marittima:

ORDINA

Articolo 1

(Inserimento TITOLO VI BIS rubricato "Regolamento per operazioni di bunkeraggio di Gnl a mezzo autobotte -Truck to ship - nel Porto di Milazzo, nell'ordinanza 2014 n. 04/2014 datata 03/03/2014 con la quale è stato approvato il regolamento delle operazioni di bunkeraggio alle navi e nei porti del circondario marittimo di Milazzo").

E' inserito, nell'ordinanza 2014 n. 04/2014 datata 03/03/2014 con la quale è stato approvato il regolamento delle operazioni di bunkeraggio alle navi e nei porti del circondario marittimo di Milazzo, il Titolo VI bis rubricato "Regolamento per operazioni di bunkeraggio di GNL a mezzo autobotte -Truck to ship - nel Porto di Milazzo" di cui all'allegato 1 della presente ordinanza.

Art. 2

(Obbligo di osservanza)

L'allegato 1 alla presente ordinanza, che entra in vigore dalla data di pubblicazione, si applica a tutte le navi che fanno scalo presso il Porto di Milazzo,

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui inosservanza, salvo che il fatto non costituisca reato o diverso illecito amministrativo, sarà punita ai sensi dell'articolo 1174 e 1231 del Cod. Nav.

La pubblicità del presente provvedimento viene assicurata mediante pubblicazione nel portale dei sito internet www.guardiacostiera.gov.it/.

Milazzo, (data protocollo informatico)

IL COMANDANTE

C.F. (CP) Alessandro SARRO

documento elettronico firmato digitalmente ai sensi
del Dlgs 07.03.2005 n. 82

TITOLO VI bis

REGOLAMENTO PER LE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO GNL A MEZZO AUTOBOTTE -TRUCK TO SHIP- NEL PORTO DI MILAZZO\

Articolo 23bis

(Campo di applicazione)

La presente disciplina si applica alle operazioni di bunkeraggio/rifornimento di GNL nel porto di Milazzo che si possono svolgere esclusivamente in modalità *truck to ship*, presso il Molo Foraneo del Porto di Milazzo.

Art 23 ter

(Definizioni)

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- **Gas naturale liquefatto (GNL) o Bio-GNL:** fluido criogenico di origine fossile o di origine biologica incolore e inodore, allo stato liquido a pressione normale, composto prevalentemente da metano e che può contenere quantità minori di etano, propano, butano, azoto o altri componenti normalmente presente nel gas naturale;
- **Bunkeraggio:** operazione di trasferimento del carburante GNL da autocisterne criogeniche a una nave ricevente che utilizza GNL come carburante;
- **BFO, (*Bunker Facility Organization*):** Società responsabile dell'esercizio del sistema di bunkeraggio;
- **RSO, (*Receiving Ship Organization*):** Compagnia responsabile dell'esercizio della nave rifornita, durante le operazioni di bunkeraggio;
- **PAA, (*Port Authorities & Administration*):** Autorità Portuale/Capitaneria di Porto competente;
- **PICs (*Person- in Charge*):** Persona appositamente individuata, con atto formale condiviso tra la PAA, la RSO e la BFO, come responsabile delle operazioni di bunkeraggio per le varie unità che prendono parte alle stesse. (the ship PIC; the bunkering source PIC)
- **Sistemi di arresto di emergenza (ESD – *Emergency shut down*):** un insieme di dispositivi automatici - conformi a quanto previsto dal Codice IGF - che interrompono l'erogazione del GNL sezionando in modo opportuno le linee di rifornimento in caso di emergenza;
- ***Emergency shutdown link (ESL)*:** un sistema atto a garantire un collegamento affidabile che consente l'arresto rapido e controllato in situazioni di emergenza ed il collegamento equipotenziale tra nave e nave;
- **Sistemi di sgancio di emergenza (ERS – *Emergency release system*):** un insieme di dispositivi automatici - conformi a quanto previsto dal Codice IGF - che permettono di disconnettere le manichette per il rifornimento del GNL garantendo un isolamento sicuro tra l'unità fornitrice e la nave rifornita;
- **Zona pericolosa:** area tridimensionale in prossimità delle valvole di sicurezza dell'impianto di trasferimento del GNL dove potrebbe trovarsi un'atmosfera infiammabile e/o esplosiva;
- **Zona di sicurezza o *safety zone*:** area attorno all'unità di rifornimento a terra all'interno della quale è permesso l'accesso esclusivamente al personale autorizzato e le potenziali fonti di ignizione sono controllate, in modo da minimizzare ulteriormente la probabilità di un rilascio di GNL e la sua possibile accensione;

- **Zona di monitoraggio o security zone:** area più ampia attorno al sistema di trasferimento del GNL, che si estende oltre la zona di sicurezza e la ricomprende e che necessita di essere monitorata quale misura precauzionale per evitare interferenze con le operazioni di trasferimento di GNL.

Per quanto non espressamente riportato nel presente articolo, si fa riferimento alle definizioni richiamate nella UNI EN ISO 20519:2017: «*Navi e tecnologia marina - Specifica per il rifornimento di navi alimentate a gas naturale liquefatto - Ships and marine technology — Specification for bunkering of liquefied natural gas fuelled vessels*» e s.m.e.i.

Articolo 23 quater

(Autorizzazione)

Per poter effettuare il rifornimento di GNL con autobotte nel porto di Milazzo, con un anticipo di almeno 72 ore rispetto alle previste operazioni di rifornimento, dovrà essere presentata alla Capitaneria di porto di Milazzo l'istanza in Allegato 2 al presente regolamento, compilata debitamente in ogni sua parte e trasmessa tramite PEC all'indirizzo cp-milazzo@pec.mit.gov.it e per conoscenza all'Autorità di Sistema Portuale, all'indirizzo protocollo@pec.adspstretto.it, anticipando inoltre via e-mail all'indirizzo tecnica.cpmilazzo@mit.gov.it e so.cpmilazzo@mit.gov.it a cura del Comandante della nave fornita o a cura dell'agente raccomandatario operante in nome e per conto di questa.

Con un anticipo di almeno 48 ore dovrà essere presentata alla Capitaneria di Porto di Milazzo la seguente documentazione:

- 1) Lista di controllo PARTE A (d'ora innanzi *check list*) utilizzando il modello (allegato 4).
- 2) Atto formale di nomina Pics;

Con un anticipo di almeno 24 ore dovrà essere inoltrata alla Capitaneria di Porto di Milazzo la seguente documentazione:

- 1) Indicazione della o delle autobotti che eseguiranno l'operazione di bunkeraggio.
- 2) Attestazione del titolare della Ditta che provvede al bunkeraggio tramite autobotte, concernente l'iscrizione nei registri ex. Art. 68 Cod.Nav. tenuti dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto e/o dalla Capitaneria di porto di Milazzo;
- 3) Scheda tecnica/certificato di analisi del combustibile;

Eventuali altre richieste, presentate con tempistiche e modalità differenti, verranno valutate ad insindacabile giudizio dell'Autorità Marittima.

La Capitaneria di porto di Milazzo, valutata l'istanza, rilascia, qualora ne ricorrano i presupposti, l'autorizzazione in regola con l'imposta di bollo – conforme al modello in Allegato 3 al presente regolamento – che a cura del raccomandatario marittimo dovrà essere consegnata al comandante della nave ed estesa, per debita conoscenza ed ai fini della pianificazione delle attività connesse a possibili situazioni di emergenza, al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Milazzo, al Chimico del porto, alla ed alla Autorità di Sistema Portuale.

Articolo 23 quinquies

(Prescrizioni generali)

Il bunkeraggio GNL alla nave a mezzo autobotte può avvenire nel porto di Milazzo esclusivamente lungo il Molo Foraneo. **È assolutamente vietato operare in tal senso lungo altre banchine.**

Le operazioni devono essere eseguite con il rispetto delle seguenti prescrizioni:

- 1) Le operazioni di bunkeraggio sono consentite soltanto in condizioni meteo marine favorevoli;
- 2) L'autobotte impiegata per il bunkeraggio deve recarsi sottobordo solo quando la Nave è pronta a ricevere il rifornimento, allontanandosi immediatamente dopo aver ultimato le operazioni;
- 3) Le autobotti negli intervalli di tempo necessari per l'effettuazione delle operazioni doganali ovvero nel periodo di attesa per l'arrivo della nave da rifornire dopo l'effettuazione delle suddette operazioni, dovranno sostare fuori dal porto di Milazzo;
- 4) È vietata la contemporanea presenza sottobordo delle navi di più di 1 (una) autobotte;
- 5) L'autobotte deve essere accuratamente fermata con cunei posti sotto le ruote motrici e deve essere posizionata in modo da essere pronta per l'uscita di emergenza dal Porto. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto, in prossimità dell'autoveicolo, per tutta la durata delle operazioni, pronto a mettere in atto con immediatezza tutti i provvedimenti necessari per i casi di emergenza. Ultimata l'operazione di rifornimento, l'autobotte deve con immediatezza allontanarsi dall'approdo dell'unità e abbandonare l'ambito portuale;
- 6) Prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento di GNL, il comandante della nave rifornita ed il responsabile del rifornimento, dovranno compilare e sottoscrivere la lista di controllo PARTE B e C (*check list*) utilizzando il modello (allegato 4). La sottoscrizione della *check list* costituisce formale assenso - a piena soddisfazione tra le parti - all'inizio delle operazioni;
- 7) Le operazioni di rifornimento dovranno comunque essere precedute dal preventivo nulla osta della Sala Operativa/Centro VTS della Capitaneria di porto di Milazzo su richiesta avanzata via radio sul Canale VHF 11 o via telefono al n. 0909281110 a cura del Comandante della nave che dovrà comunicare:
 - nominativo della Nave rifornita e relativo suo numero IMO;
 - autorizzazione della Capitaneria di porto (numero/data);
 - accosto in cui avverrà il rifornimento;
 - ora di inizio del rifornimento;
 - il tipo, le caratteristiche (punto d'inflammabilità, temperatura, categoria di appartenenza), la quantità del prodotto da rifornire quantitativi in metri cubi di GNL che verrà trasferito sulla nave rifornita;
 - identificazione delle persone incaricate della responsabilità delle operazioni di rifornimento (PIC) e metodi per contattarle durante tutte le fasi delle operazioni di bunkeraggio;
 - identificazione del comandante della nave e punti di contatto;
 - conferma dell'avvenuta sottoscrizione e condivisione della lista di controllo PARTE B e C (*check list*) utilizzando il modello (allegato 4) del presente regolamento.
- 8) La S.O. della Capitaneria di porto di Milazzo lancerà tramite VHF apposito messaggio di "securité" per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio;
- 9) Qualora vi fossero parti della *check list* non compilate o qualora si avessero casi di discordanza tra le parti su alcuni punti della stessa, non potranno iniziarsi le operazioni di rifornimento. In questo caso si dovrà informare la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Milazzo via VHF Canale 11 o via telefono al n. 0909281110, la quale esprimerà il proprio ulteriore assenso all'inizio delle operazioni solo una volta che la lista di controllo sia stata perfezionata e le discordanze appianate;

- 10) Durante tali operazioni non è ammesso l'imbarco di passeggeri e/o operazioni di carico/scarico merci di qualsiasi tipo e genere e/o veicoli. 11;
- 11) A bordo dell'unità impegnata nelle operazioni di bunkeraggio, non potranno essere effettuati lavori di nessun tipo che prevedano l'impiego di fiamme libere di qualsiasi natura o fonti di calore, o che comunque possano generare scintille;
- 12) Una volta completate tutte le operazioni di rifornimento, il comandante della nave rifornita ed il responsabile del rifornimento, dovranno compilare e sottoscrivere la lista di controllo PARTE D (*check list*) utilizzando il modello (allegato 4);
- 13) Le liste di controllo debitamente compilate e sottoscritte dovranno essere tempestivamente inviate alla Capitaneria di porto di Milazzo;
- 14) Le check-list previste per le fasi preliminari all'attività di trasferimento di GNL dovranno essere debitamente verificate dalla squadra di prevenzione antincendio composta dai vigili del fuoco presenti, prima dell'inizio delle operazioni suddette;
- 15) Prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio, dovranno essere nominati formalmente i P.I.C.;
- 16) Durante l'esecuzione delle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte, dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza antincendio a terra. Tale servizio dovrà essere assicurato esclusivamente dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, con almeno 1 (una) squadra composta da n. 5 (cinque) unità di personale operativo VF con Autopompa-serbatoio (APS) ed ulteriori n. 2 (due) unità con un Autobotte-serbatoio (ABP); per operazioni di bunkeraggio di particolare complessità l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di prescrivere una diversa composizione del numero minimo della squadra e dei mezzi antincendio da impiegare, sentita la Commissione locale di cui all'articolo 48 del Regolamento al Codice della Navigazione;
- 17) L'autobotte potrà accedere in ambito portuale per raggiungere il sito prescelto per il rifornimento, solo quando la Nave sarà pronta per effettuare il rifornimento, l'area di sicurezza e la Safety zone saranno state adeguatamente delimitate da idonea segnaletica e l'accesso sarà presidiato da un addetto alla vigilanza;
- 18) Dovrà essere predisposto un sistema di ispezione adeguato ad accedere agevolmente alla tubazione del sistema di trasferimento del GNL dall'autobotte alla nave;
- 19) Prima dell'inizio del trasferimento di GNL, dovrà essere verificata l'efficace inertizzazione del sistema di trasferimento a cura del personale di bordo;
- 20) La Nave da rifornire, per l'intera durata delle operazioni di rifornimento, dovrà attestare alle bitte di bordo i cavi di rimorchio di emergenza, sia di prora che di poppa; gli stessi dovranno essere mantenuti appennellati fuoribordo lato mare, per il pronto incoccio da parte del rimorchiatore in caso di emergenza;
- 21) La Nave da rifornire, per l'intera durata delle operazioni di rifornimento dovrà mostrare in aggiunta ai fanali e ai segnali prescritti dal Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Colreg 72/81), di giorno la bandiera rossa (lettera B del C.I.S.) a giro d'orizzonte in posizione ben visibile (visibile a 360°);
- 22) Le operazioni di bunkeraggio di GNL non devono iniziare, se vi è la presenza di autobotti in sosta ovvero intente all'introduzione di gasolio nei serbatoi del distributore fisso situati presso la banchina del Molo Marullo;
- 23) Le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte in occasione di condimeteo marine sfavorevoli.

Art 23 sexies

(Ruoli e responsabilità durante le operazioni di bunkeraggio di GNL)

Le operazioni di bunkeraggio di GNL nel porto di Milazzo presuppongono l'individuazione delle persone incaricate della responsabilità delle operazioni di rifornimento (PIC).

Innanzitutto dovranno essere nominati, tramite formale atto di incarico condiviso con l'Autorità Marittima, la RSO e la BFO, i PIC (Person in Charge), quali responsabili delle operazioni di bunkeraggio per le varie unità che prendono parte alle stesse.

Le persone incaricate della responsabilità delle operazioni di rifornimento (PIC) si identificano con gli Ufficiali all'uopo incaricati dal Comando di bordo della nave da rifornire in possesso di adeguata certificazione, formazione ed addestramento correlati all'impiego del GNL. Essi hanno la responsabilità di mantenere un contatto diretto con il personale della società fornitrice, garantendo che le operazioni di bunkeraggio si svolgano in assoluta sicurezza.

Le persone incaricate della responsabilità delle operazioni di rifornimento dovranno altresì:

- organizzare la riunione preventiva alle fasi di rifornimento di GNL e documentare la pertinente verifica compilando la *check list (Allegato 4)*, ognuno per la parte di competenza;
- assicurare le comunicazioni e coordinare le operazioni tra la nave da rifornire e l'autobotte;
- stabilire, verificare e garantire che siano predisposte misure di sicurezza che includano la determinazione delle zone di sicurezza;
- controllare che il sistema di trasferimento del GNL sia in perfetto stato di manutenzione e che i sistemi di arresto di emergenza (ESD) siano correttamente connessi e provati;
- controllare la corretta connessione/disconnessione dell'Emergency Shutdown Link (ESL), delle manichette di rifornimento del GNL, in fase liquida e gassosa, del sistema di inertizzazione e la corretta connessione dei sistemi ESD/ERS;
- controllare lo stato delle manichette, delle tubolature, dei supporti di appoggio delle manichette e dei connettori;
- monitorare le operazioni di trasferimento del GNL;
- assicurarsi che vi siano gli equipaggiamenti di protezione adeguati e rispondenti alle normative di settore come previste dalle linee guida nazionali/internazionali per garantire la sicurezza delle operazioni di bunkeraggio di GNL;
- coordinarsi per ordinare l'inizio delle operazioni di trasferimento del GNL;
- coordinarsi per ordinare l'arresto delle operazioni di trasferimento del GNL, quando necessario;
- attuare le rispettive procedure di emergenza, dando gli ordini adeguati al personale tecnico incaricato della disconnessione delle manichette;
- coordinarsi per ordinare il termine delle operazioni di trasferimento di GNL.

Articolo 23 septies

(Compiti e qualifiche del personale marittimo coinvolto nelle operazioni di bunkeraggio di GNL)

Il personale destinato a seguire le operazioni di bunkeraggio di GNL, che dovrà essere in possesso della prevista formazione richiesta dalla Convenzione STCW 78/95 come emendata, dovrà essere dedicato in via esclusiva e continuativa alla vigilanza sulle attività

in parola. In particolare, il Comandante della nave rifornita, o l'Ufficiale da questi designato, dovrà dedicarsi esclusivamente alle operazioni di bunkeraggio di GNL non potendo seguire nessun'altra operazione che si svolga, a bordo della nave, simultaneamente a queste.

I PIC saranno responsabili del controllo che tutte le connessioni sulle manichette a bordo della nave rifornita siano correttamente fissate e che siano in atto tutte le misure di sicurezza contemplate dalla documentazione condivisa prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio di GNL e dalla *check list* di cui all'allegato 4, debitamente sottoscritta dalle parti.

Articolo 23 octies

(Cautele da adottarsi nella zona di sicurezza)

Safety Zone

La zona di sicurezza (safety zone) deve essere preventivamente individuate in occasione delle operazioni di bunkeraggio di GNL, tenendo conto della comparazione e sovrapposizione delle risultanze della valutazione dei rischi condotta dal BFO e dall'RSO.

Nella zona di sicurezza, e pertanto per un raggio di 55 metri attorno alla nave, tutte le apparecchiature elettriche ed elettroniche, inclusi i telefoni cellulari e gli apparati radio, non rispondenti a criteri di sicurezza intrinseca ATEX (classificazione minima 2G, classe di temperatura minima T1 secondo le definizioni delle Direttive ATEX), dovranno essere opportunamente disalimentate; non dovrà essere manovrato alcun interruttore elettrico, né si dovrà connettere o disconnettere alcun circuito, non intrinsecamente sicuro, considerandoli prudenzialmente tutti ancora energizzati.

Nella zona di sicurezza è vietato fumare ed accendere fiamme libere, ed è altresì vietato effettuare lavori con utilizzo di fonte termica, con o senza uso di fiamme libere o che comportino la formazione di scintille evitando/eliminando tutte le possibili fonti di ignizione.

Nella zona di sicurezza, inoltre, a cura del BFO e dell'RSO, si dovrà:

- **limitarne l'accesso al solo personale autorizzato, strettamente necessario e funzionale alle operazioni di bunkeraggio, munito dei dispositivi di protezione individuale (DPI);**
- **assicurare che gli apparecchi e dispositivi elettrici ed elettronici, anche nel caso siano classificati ATEX, non siano sottoposti a ricarica delle batterie che, in nessun caso, potranno essere rimosse;**

Nella zona di sicurezza è vietato a tutte le unità navali il transito e la sosta.

Articolo 23 nonies

(Monitoraggio traffico navale durante le operazioni di bunkeraggio)

Security zone

La nave che effettua il rifornimento, per l'intera durata delle operazioni di rifornimento dovrà mostrare in aggiunta ai segnali prescritti dal Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare (Colreg 72/81), la bandiera rossa (lettera B del C.I.S.).

Tutte le unità navali - in ingresso ed uscita dal porto di Milazzo - dovranno mantenersi ad una distanza non inferiore a mt. 60 dal molo foraneo, procedendo ad una velocità non superiore a 3 Kn (nodi) e, comunque, in modo da non provocare onde di risacca pericolose (zona di monitoraggio e security).

Non soggiacciono alle previsioni del presente articolo le unità navali della Guardia

Costiera, delle Forze di Polizia dei Vigili del Fuoco e degli altri Enti dello Stato, in ragione dei rispettivi uffici.

È fatta salva la potestà della Capitaneria di porto di Milazzo, di ampliare, come opportuno, il predetto raggio di monitoraggio del traffico allorquando situazioni contingenti, aventi potenziali ricadute sulla sicurezza delle operazioni in parola, suggeriscano di adottare tale misura precauzionale.

Articolo 23 decies

(Prescrizioni di sicurezza durante le operazioni di bunkeraggio di GNL)

Gli impianti antincendio della nave rifornita dovranno essere costantemente pronti all'uso.

Sulla nave, le squadre di sorveglianza e pronto intervento alla protezione rischio incendio, dovranno essere pronte ad intervenire munite dei dispositivi di protezione individuale (DPI) idonei ed adeguati ai rischi corrispondenti.

Le comunicazioni tra tutte le parti coinvolte nel processo di rifornimento di GNL, dovranno essere assicurate attraverso l'utilizzo di almeno due sistemi, impiegando apparecchiature sicure ed affidabili, di cui dovrà essere garantita la ridondanza tramite duplicazioni di apparati.

Per assicurare che le comunicazioni siano sempre attive durante le operazioni di rifornimento di GNL, dovranno essere effettuate delle prove con adeguata frequenza. Qualora si verificassero dei problemi di funzionamento nei sistemi di comunicazione, tutte le operazioni di bunkeraggio di GNL verranno sospese immediatamente e potranno essere riprese solo al ripristino del funzionamento di tutti gli apparati di comunicazione.

Articolo 23 undecies

(Gestione delle interferenze da mare e da terra durante le operazioni di bunkeraggio di GNL)

Durante l'intero periodo delle operazioni di bunkeraggio di GNL a mezzo autobotte, la BFO e la RSO, sotto il coordinamento dei PICs, devono garantire la completa assenza di interferenze terrestri e marittime nella safety e nella security zone, al fine di preservare l'integrità delle operazioni di trasferimento e la tutela delle persone, delle unità navali e delle infrastrutture portuali.

1. interferenze da terra

Nel tratto di banchina del Molo Foraneo immediatamente antecedente l'ormeggio della nave rifornita – dove ormeggiano i servizi portuali – è fatto divieto assoluto di:

- a) transito pedonale non autorizzato;
- b) transito veicolare di qualsiasi mezzo non strettamente funzionale alle operazioni di emergenza o al servizio antincendio;
- c) svolgimento di attività non compatibili con la creazione della security zone.

Per tutta la durata del rifornimento, la RSO deve disporre un proprio addetto dedicato, adeguatamente formato, che:

- a) si posizioni in prossimità del cancello di accesso al tratto terminale della Diga Foranea, individuato come punto di controllo della security zone;
- b) mantenga contatto radio VHF diretto e continuo con il PIC a bordo;
- c) impedisca ogni transito di personale, mezzi portuali, ditte esterne o altri operatori non autorizzati;

A fini precauzionali, e per eliminare ogni fonte potenziale di interferenze o rischio di ignizione, è fatto divieto di effettuare rifornimenti a unità navali presso il distributore carburanti situato alla radice della Diga Foranea durante le operazioni di bunkeraggio di GNL, nonché operazioni di rifornimento del distributore stesso tramite autobotte per l'intera durata dell'attività di bunkeraggio GNL.

2 Interferenze da mare

Lo specchio acqueo con raggio di 60 metri (security zone) dal punto di innesto delle manichette costituisce area di monitoraggio attivo. Tale area dovrà essere:

- a) costantemente sorvegliata dal PIC a bordo, che verifica l'assenza di traffici interferenti;
- b) mantenuta libera da qualsiasi unità navale. A tal fine il PIC a bordo dovrà comunicare via VHF con eventuali unità che si trovino in prossimità della zona di monitoraggio, fornendo tempestiva informazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Milazzo in caso di difficoltà nella comunicazione.

IL COMANDANTE

C.F. (CP) Alessandro SARRO

documento elettronico firmato digitalmente ai sensi
del Dlgs 07.03.2005 n. 82