



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO
OTRANTO

ORDINANZA n° 39 /2011

REGOLAMENTO SUL RIFORNIMENTO (BUNKERAGGIO) DI NAVI E NATANTI

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Otranto,

- VISTA** la propria Ordinanza n. 30/2002 in data 21/11/2002, come integrata dall'Ordinanza n. 05/2007 in data 30.01.2007, con la quale era stato approvato il "REGOLAMENTO SULLE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO (C.D. "BUNKERAGGIO") A NAVI E NATANTI IN GENERE NEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI OTRANTO";
- VISTO** l'art. 47 del D.M. Interni 31/07/1934, con cui si dispone che sulle banchine dei porti è di massima vietato il travaso degli oli minerali e loro derivati, includendo in tale divieto anche il rifornimento da autobotti o da contenitori mobili in genere;
- VISTA** la legge 13/05/1940, n.690, disciplinante il servizio antincendio nei porti;
- VISTI** il D.P.R. 26/10/1972 n.642 sulla disciplina dell'imposta di bollo, nonché la risoluzione ministeriale n°451144 in data 11/08/1989 della D.G. Tasse ed Imposte Indirette sugli Affari;
- VISTA** la legge n.979/82 in data 31.12.1982 "Disposizioni per la difesa del mare";
- VISTA** la Circolare n° 544234 in data 01/09/1964 a firma del Ministro della Marina Mercantile;
- VISTO** il parere della Commissione consultiva centrale per il controllo delle armi – per le funzioni consultive in materia di sostanze esplosive ed infiammabili -, reso nella seduta n.12/99E del 19/05/1999, con il quale vengono confermate le disposizioni restrittive nei confronti del rifornimento di navi, inclusi i natanti, a mezzo di autobotti e contenitori mobili in genere, ritenendolo possibile, per il solo gasolio, in mancanza di idonei impianti fissi di distribuzione e subordinatamente all'attivazione di un apposito servizio di vigilanza antincendio ai sensi dell'art. 20 L. 27/12/1973, n.850;
- VISTO** il parere sulla prevenzione incendi espresso dal Comando provinciale dei VV.F. di Lecce con fg.n. 24430 in data 19/10/2001, che ha ribadito la validità delle restrizioni al bunkeraggio a mezzo autobotti imposte dalla normativa vigente per motivi di sicurezza, aggiungendo ulteriori specifiche considerazioni per il porto di Gallipoli e per porti simili;
- VISTA** la segnalazione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato prot.n. 35259 in data 28/11/2001, con la quale, nel dare atto che le disposizioni vigenti consentono il

bunkeraggio a mezzo autobotte solo “in via eccezionale” ed “in casi molto limitati”, si invitano le Autorità Marittime ad “individuare le soluzioni che, **a parità di garanzie per la sicurezza**, consentano la maggiore apertura ad attività in concorrenza”, operando “un’adeguata separazione tra l’interesse pubblico alla tutela della sicurezza portuale e l’interesse generale alla tutela della concorrenza”, auspicando l’emanazione di eventuali atti normativi e di indirizzo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTE le prescrizioni aggiuntive di sicurezza che la Commissione consultiva locale ex art. 48 C.Nav., nella riunione del 19/11/2001, ha ritenuto opportuno di dover imporre durante le operazioni di bunkeraggio in genere;

VISTA la Circolare Titolo Porti - Serie VIII - n°16 in data 19/07/2002 avente per oggetto “disciplina dell’attività di bunkeraggio nei porti marittimi”;

VISTI gli esiti delle riunioni tenutesi nei giorni 8 marzo e 16 marzo, presso la sede dell’Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto, alla presenza di rappresentanti del Comando provinciale VV.F. Lecce, del Comune di Otranto, della Lega Navale Italiana – Sez. di Otranto, dell’Associazione A.N.C.O e della Ditta “Bello Carburanti” S.r.l., nel corso della quale i predetti concessionari hanno chiesto di valutare la possibilità di modificare le summenzionate Ordinanze riducendo la distanza minima con l’unità navale da rifornire, impegnandosi a presentare allo stesso Comando VV.F idonea documentazione di sicurezza;

VISTA la nota prot. n. 9614/29348 in data 16.05.2011, con la quale il Comando provinciale VV.F. Lecce ha espresso, alla luce della documentazione di sicurezza presentata dai concessionari interessati, il proprio nulla-osta alla modifica dell’Ordinanza in vigore per le operazioni di bunkeraggio, prevedendo una riduzione della distanza minima da 10 a 5 mt dall’unità da rifornire;

VISTI gli esiti dell’esercitazione antincendio effettuata in data 27/05/2011 presso il pontile della Ditta “Bello Carburanti” S.r.l., nel corso della quale è stato simulato un incendio grave ad un’unità navale in fase di rifornimento, ed i concessionari interessati hanno mostrato buona prontezza operativa nel fronteggiare l’emergenza;

VISTI gli esiti della riunione conclusiva tenutasi in data 31/05/2011 presso la sede dell’Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto alla presenza di tutte le parti già intervenute nei precedenti incontri, nel corso della quale il rappresentante dei VV. F. ha ribadito il proprio nulla.osta alla riduzione della distanza prevista dall’unità da rifornire, in linea con quanto dallo stesso Comando già espresso nella summenzionata nota prot. n. 9614/29348 in data 16.05.2011;

ACQUISITO pertanto, il parere favorevole del competente Corpo Nazionale dei VV.F. in materia, alla luce della documentazione presentata e valutata dalla stesso Comando, nonché del buon esito della suddetta esercitazione;

RITENUTA conclusa, pertanto, l'istruttoria condotta al fine di procedere alla modifica della richiamata Ordinanza n. 30/2002 in data 21/11/2002, come integrata dall'Ordinanza n. 05/2007 in data 30.01.2007, in particolare dell'art. 17, comma 1 lett. b), alla luce anche dei requisiti di sicurezza esistenti;

RITENUTO necessario, a tal fine, emanare unica Ordinanza disciplinante il "REGOLAMENTO SULLE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO (C.D. "BUNKERAGGIO") A NAVI E NATANTI IN GENERE NEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI OTRANTO";

VISTI gli artt.30, 68 e 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 83, 85 e 87 del relativo Regolamento di esecuzione;

VISTI gli atti d'ufficio, in particolare tutti quelli richiamati nelle summenzionate precedenti Ordinanze in materi di bunkeraggio portuale,

ORDINA

Articolo unico

(disciplina delle operazioni di bunkeraggio)

1. E' approvato l'annesso Regolamento, disciplinante le operazioni di rifornimento a navi e natanti in genere (c.d. "bunkeraggio") nei porti del Circondario Marittimo di Otranto.
2. Le norme di cui all'annesso Regolamento entrano in vigore con decorrenza immediata
3. Le Ordinanze nn. 30/2002 in data 21/11/2002 e 05/2007 in data 30/01/2007 di questo Ufficio, nonché ogni altra eventuale disposizione in contrasto con il presente Regolamento, sono abrogate.
4. I contravventori alla presente Ordinanza incorreranno, salvo che il fatto non costituisca reato, nella sanzione prevista dall'art.1174, comma 1 del Codice della Navigazione.
5. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante l'affissione all'albo dell'ufficio, l'inclusione alla pagina "Ordinanze" del sito istituzionale www.otranto.guardiacostiera.it, nonché l'opportuna diffusione tramite gli organi di informazione.

Otranto, lì 08/06/2011

F.to IL COMANDANTE
T.V. (CP) Donato OSTUNI



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto

TEL (+39) 0836/801073 – FAX (+39) 0836/805405 – email: ucotranto@mit.gov.it – pec: cp-otranto@pec.mit.gov.it

**REGOLAMENTO SULLE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO (C.D. “BUNKERAGGIO”)
A NAVI E NATANTI IN GENERE NEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI
OTRANTO.**

TITOLO I – DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

**Articolo 1
(definizioni)**

1. Per “bunkeraggio” si intende il rifornimento con combustibili liquidi a navi e natanti in genere.
2. Per “navi”, “unità”, “navi e natanti in genere” od “unità navali” si intendono tutti i tipi di navi ai sensi del codice della navigazione e relative norme complementari: navi maggiori, navi minori, unità da diporto, ecc.. Salvo particolari disposizioni, sono comprese anche le navi militari e quelle delle Amministrazioni dello Stato.
3. Per “combustibili liquidi” si intendono i prodotti petroliferi, olii minerali e liquidi infiammabili in genere, come definiti e suddivisi in categorie dal DM 31/07/1934.
4. Per “distributori automatici fissi” si intendono quelli definiti dal D.Lgs. 32/98.
5. Per “distributori o contenitori mobili” si intendono quelli conformi al DM 19/03/1990.
6. Per “responsabile di bordo delle operazioni” si intende il comandante dell’unità od un ufficiale (o altro idoneo componente dell’equipaggio) da lui delegato. Egli assume inoltre le funzioni di “coordinatore delle operazioni”. Gli eventuali riferimenti fatti al comandante della nave si intendono riferiti al responsabile di bordo, per quanto concerne lo svolgimento delle operazioni, quando questi è chiaramente identificato.
7. Per “incaricato responsabile della ditta” si intende il dipendente della ditta rifornitrice indicato nella richiesta di autorizzazione o nella comunicazione di inizio attività ed a cui compete la responsabilità delle operazioni a terra.
8. Per le altre definizioni si fa riferimento al DM 31/07/1934 ed alle vigenti disposizioni in materia di prevenzione incendi.

**Articolo 2
(ambito spaziale di applicazione)**

1. Il presente regolamento si applica al rifornimento delle unità navali nonché al rifornimento degli impianti o distributori automatici fissi ubicati nell’ambito dei porti e degli approdi del Circondario Marittimo di Otranto.
2. Nei porti ed approdi in concessione a soggetti pubblici o privati, i concessionari devono provvedere ad adeguare i rispettivi regolamenti portuali alle presenti disposizioni, ferma restando la necessità dell’approvazione degli stessi da parte della competente Autorità Marittima (Capo di Circondario) ai sensi dell’art. 59 Reg. C. Nav.

**Articolo 3
(modalità di rifornimento)**

1. Il rifornimento di navi e natanti in genere con combustibili liquidi può avvenire, salvo quanto previsto al successivo art.4 e nei limiti ed alle condizioni specificate nei successivi titoli:
 - a) per le navi maggiori di qualsiasi tipo e servizio:
 - tramite idoneo terminale fisso collegato, a mezzo oleodotto, ad un deposito costiero autorizzato;
 - a mezzo di bettolina, autorizzata ai sensi degli articoli 66 C.Nav. e 60 Reg. C.Nav.;
 - a mezzo di distributori automatici fissi, qualora si tratti di quantitativi non eccedenti il contenuto dei relativi serbatoi, per ogni singolo rifornimento;

- a mezzo di autobotti o distributori mobili conformi al DM 19/03/1990;
- b) per le unità minori di qualsiasi tipo e servizio, incluse le unità da diporto, a mezzo di distributori automatici fissi, autobotti o distributori mobili conformi al DM 19/03/1990.
- 2. Il rifornimento di combustibili liquidi destinati ai distributori automatici fissi può avvenire esclusivamente a mezzo di autobotti o di contenitori mobili in possesso delle prescritte certificazioni.

Articolo 4 **(combustibili liquidi per i quali sussiste il divieto di bunkeraggio)**

1. E' vietato il bunkeraggio di combustibili e/o olii minerali aventi punto di infiammabilità inferiore a 60°C determinato con il sistema a vaso chiuso, qualora effettuato con sistemi diversi dagli impianti fissi di cui al precedente articolo 3.
2. Il rifornimento di combustibili e/o olii minerali di cui al comma 1., effettuato a mezzo di distributori mobili conformi al D.M. 19/03/1990, nei porti del Circondario Marittimo di Otranto sprovvisti di distributori automatici fissi, può avvenire a seguito di rilascio di specifico provvedimento da parte dell'Autorità Marittima, d'intesa con le Autorità competenti e limitatamente alle unità minori di cui al precedente articolo 3, comma 1., lettera b).
Invece, nei porti del Circondario Marittimo di Otranto provvisti di distributori automatici fissi, il sopracitato provvedimento autorizzativo potrà essere rilasciato al fine di consentire il rifornimento alle sole unità che, in ragione delle dimensioni, caratteristiche, pescaggio, non possono essere ormeggiate nelle aree destinate ordinariamente all'attività di rifornimento a mezzo impianti fissi. ¹

Articolo 5 **(condizioni di tempo e di luogo di carattere generale)**

1. Le operazioni di bunkeraggio non possono essere effettuate:
 - a) per più di una unità per volta. Nel caso di più unità da rifornire, le stesse si devono mantenere a distanza di sicurezza, ed accedere alla banchina dove è previsto il rifornimento una per volta. E' vietato il rifornimento di unità ormeggiate "a pacchetto" (affiancate l'una all'altra);
 - b) durante le operazioni commerciali di carico e scarico delle merci o di imbarco e sbarco dei passeggeri. Eventuali deroghe saranno valutate caso per caso previa motivata richiesta alla locale Autorità Marittima;
 - c) in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche elettriche;
 - d) in condizioni di scarsa visibilità; il rifornimento in ore notturne può essere consentito a condizione che vi sia un'adeguata illuminazione (in linea di massima non inferiore a 10 lux ad 1 metro dal piano di lavoro), accertata dall'incaricato responsabile delle operazioni. L'impianto elettrico di illuminazione deve essere realizzato in conformità alla Legge 186/68.
 - e) al di fuori delle aree portuali o di quelle in cui sia espressamente consentito; il bunkeraggio di navi in rada a mezzo di bettolina può essere consentito con l'osservanza delle precauzioni aggiuntive di cui all'art.11.
2. Le operazioni di bunkeraggio, se iniziate, devono essere immediatamente sospese:
 - a) in caso di peggioramento delle condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche elettriche;
 - b) qualora si verifichi uno sversamento di combustibile od una qualsiasi altra situazione di pericolo o evento dannoso; in tal caso il Comandante della nave e l'incaricato responsabile della ditta rifornitrice, oltre a darne immediato avviso alla locale Autorità Marittima, sono tenuti ad adottare tutti i provvedimenti necessari per eliminarne le conseguenze o prevenire ulteriori situazioni di pericolo. In presenza di spandimenti, deve altresì essere intrapresa immediatamente ogni attività idonea ad evitare la fuoruscita ed a limitare l'entità dello sversamento. Sono a carico del fornitore del servizio o della nave, a seconda delle rispettive responsabilità, le spese per la bonifica della zona inquinata.

¹ *Modifica apportata con ordinanza n. 08 del 10/04/2026*

3. Durante le operazioni di rifornimento, le unità in transito nei pressi dell'unità da rifornire, oltre a mantenersi alla prescritta distanza di sicurezza, devono prestare particolare attenzione a non causare eccessivi spostamenti di acqua con relativo moto ondoso, tenuto anche conto delle dimensioni dell'unità che sta effettuando il rifornimento.

Articolo 6

(adempimenti preliminari e successivi per tutte le modalità di rifornimento)

1. Prima dell'inizio e durante le operazioni di rifornimento, il comandante della nave da rifornire e l'incaricato responsabile della ditta che provvede al rifornimento, devono verificare che non vi sia la presenza di combustibili, di qualsiasi entità, nello specchio acqueo circostante. Fermo restando l'obbligo di adottare tempestivamente le misure necessarie, di ogni situazione che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali, dev'essere data tempestiva comunicazione alla locale Autorità Marittima.
2. Nel caso in cui sia necessario variare l'orario di inizio o termine del rifornimento, deve essere preventivamente acquisito il nulla-osta della locale Autorità Marittima, da riportare in calce all'autorizzazione od alla comunicazione di cui al successivo articolo 8.
3. Le unità navali intente alle operazioni di rifornimento devono, in ore diurne, issare a riva la bandiera "B" del Codice Internazionale dei Segnali; in ore notturne, una luce rossa in testa d'albero o comunque in posizione elevata visibile per tutto l'arco dell'orizzonte (360°).
4. Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli delle cucine e dei motori, devono essere provvisti di parascintille.
5. A bordo, durante le operazioni di rifornimento deve essere attivato un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo di personale adeguatamente addestrato. Il responsabile di bordo delle operazioni dev'essere in grado di controllare lo stato di riempimento del serbatoio e segnalare tempestivamente al personale preposto all'erogazione del carburante il raggiungimento del livello massimo di rifornimento.
6. Il "responsabile di bordo", prima di iniziare le operazioni, deve provvedere a verificare la funzionalità dell'impianto antincendio e di quello per l'estrazione di eventuali vapori, chiudere adeguatamente tutti gli ombrinali e adottare tutte le precauzioni per evitare colaggi accidentali di prodotto in mare.
7. I raccordi metallici e le chiavi stringitubo devono essere del tipo antiscintille (rame o bronzo).
8. Al termine delle operazioni, il Comandante dell'unità, prima di avviare i motori, dovrà assicurarsi che non si siano formati vapori esplosivi, provvedendo ad arieggiare il vano motori e gli eventuali altri vani interessati.

Articolo 7

(caratteristiche delle manichette)

1. Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura, periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto nella circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Unità di gestione delle infrastrutture per la navigazione e demanio marittimo n.105 del 21 settembre 2000.
2. Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato sul quale debbono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime di esercizio, che debbono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla normativa vigente (D.M. 3 maggio 1984).
3. I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:
 - massima pressione di esercizio
 - massima temperatura di esercizio;
 - prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
 - data e pressione di collaudo;
 - certificato di collaudo.

4. I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette. Il dato relativo alla "massima temperatura di esercizio" da riportare nei certificati, è richiesto per manichette acquistate dopo il 1° luglio 2002.
5. Le manichette devono risultare in buone condizioni, dotate di innesti a tenuta perfetta, adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza.

Articolo 8 **(autorizzazioni al bunkeraggio)**

1. Le operazioni di rifornimento delle navi maggiori di cui alla lettera a) del comma 1 del precedente articolo 3, qualora effettuate a mezzo di terminale fisso portuale non necessitano di alcuna autorizzazione o comunicazione preventiva, fatto salvo il rispetto delle condizioni di sicurezza ed antinquinamento prescritte.
2. Le operazioni di rifornimento delle navi minori di cui alla lettera b) del comma 1 del precedente articolo 3, effettuate a mezzo di impianto di distribuzione fisso non necessitano di alcuna autorizzazione o comunicazione preventiva, fatto salvo il rispetto delle condizioni di sicurezza ed antinquinamento prescritte.
3. Le operazioni di rifornimento degli impianti di distribuzione fissi esistenti in porto, effettuate a mezzo di autobotti o contenitori mobili, possono avvenire solo previa comunicazione scritta di inizio attività diretta alla locale Autorità Marittima e conforme al modello in annesso 1, firmata dal gestore dell'impianto che deve attestare di essere a conoscenza delle presenti norme e che i mezzi antincendio ed antinquinamento sono a norma, in perfette condizioni e pronti all'impiego. Detta comunicazione, che deve riportare il nominativo del responsabile delle operazioni (in mancanza si assume sia il gestore dell'impianto), deve essere redatta in doppia copia, di cui una da restituire al predetto responsabile dopo l'apposizione del visto da parte dell'Autorità Marittima. Detta comunicazione deve pervenire almeno 24 ore prima dell'inizio del rifornimento, di cui almeno 6 lavorative.
4. Le operazioni di rifornimento delle navi maggiori di cui alla lettera a) del comma 1 del precedente articolo 3, qualora effettuate a mezzo di bettolina autorizzata ai sensi dell'art. 60 Reg.C.Nav., possono avvenire solo previa comunicazione scritta di inizio attività diretta alla locale Autorità Marittima e conforme al modello in annesso 2, firmata sia dal concessionario del servizio che dal comandante della nave, i quali devono attestare di essere a conoscenza delle presenti norme e che i mezzi antincendio ed antinquinamento sono a norma, in perfette condizioni e pronti all'impiego. Detta comunicazione, che deve essere redatta in doppia copia, di cui una da restituire al richiedente il bunkeraggio dopo l'apposizione del visto da parte dell'Autorità Marittima, deve riportare i nominativi dei responsabili delle operazioni. Detta comunicazione deve pervenire almeno 24 ore prima dell'inizio del rifornimento, di cui almeno 6 lavorative. Nel caso di rifornimento occasionale con bettolina non preventivamente autorizzata al servizio in ambito portuale, si applicano le disposizioni di cui al successivo comma 5. In tal caso la richiesta di autorizzazione deve pervenire almeno 72 ore prima dell'inizio delle operazioni, di cui almeno 18 lavorative. In caso di comprovata impossibilità del Comandante della nave, l'istanza o la comunicazione può essere provvisoriamente firmata dell'Agente marittimo raccomandatario in nome e per conto del Comandante stesso. In tal caso l'inizio delle operazioni potrà avvenire solo a seguito della controfirma di tale istanza o comunicazione da parte del Comandante della nave.
5. Le operazioni di rifornimento delle navi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 del precedente articolo 3, a mezzo autobotti od a mezzo di contenitori mobili, possono avvenire solo previa autorizzazione scritta della locale Autorità Marittima. La relativa istanza in bollo, conforme al modello in annesso 3, dev'essere firmata sia dal responsabile della ditta rifornitrice che dal comandante della nave, i quali devono attestare di essere a conoscenza delle presenti norme e che i mezzi antincendio ed antinquinamento sono a norma, in perfette condizioni e pronti all'impiego. Detta istanza deve riportare i nominativi dei responsabili delle operazioni e deve pervenire, direttamente o per il tramite dell'Agenzia marittima che rappresenta l'armatore, almeno 24 ore prima dell'ora di previsto inizio del rifornimento, di cui almeno 6 lavorative. A tal fine, in caso di comprovata impossibilità del Comandante della nave, l'istanza può essere provvisoriamente sostituita da una richiesta a firma dell'Agente marittimo raccomandatario in nome e per conto del Comandante stesso. In tal caso l'autorizzazione potrà essere rilasciata solo a seguito della controfirma di tale istanza da parte del Comandante della nave. Qualora con

la medesima autobotte, o con il medesimo contenitore mobile, debbano essere effettuate, in un unico contesto e nella medesima giornata, operazioni di bunkeraggio a più unità navali, fermo restando quanto sopra previsto, potrà essere presentata all'Autorità Marittima un'unica istanza conforme al modello in annesso 4.

TITOLO II – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO DI BETTOLINA

Articolo 9

(rilascio autorizzazioni al bunkeraggio a mezzo di bettolina)

1. Fermo restando il divieto imposto dal precedente articolo 4 e quanto stabilito alla lett. e) del comma 1 del precedente articolo 5, nel caso in cui vi siano richieste di attivazione del servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina nei porti del Circondario Marittimo di Otranto, si provvederà mediante rilascio dell'apposito titolo concessorio previsto dall'art. 60 Reg.C.Nav.
2. Per ottenere la concessione di cui al punto 1 deve essere presentata domanda in carta legale all'Autorità Marittima competente. Nella domanda vanno dichiarati:
 - a) nome, cognome, luogo e data di nascita, cittadinanza, residenza se persona fisica, denominazione o ragione sociale, sede, nome e cognome del legale rappresentante se società;
 - b) nome e cognome dell'eventuale procuratore;
 - c) numero dei dipendenti e relative mansioni;
 - d) numero e tipo di mezzi nautici destinati al servizio, e titolo del possesso o della detenzione (proprietà, noleggio etc.);
 - e) durata della concessione richiesta, in relazione al livello degli investimenti effettuati;
 - f) il possesso, anche autocertificato, se consentito, dei requisiti prescritti.
3. Per ottenere la concessione occorre essere in possesso dei seguenti requisiti:
 - a) capacità professionale attestata dalla struttura dell'impresa nonché dall'attività svolta negli ultimi tre anni nel settore del trasporto marittimo dei prodotti petroliferi;
 - b) iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel registro delle imprese presso le camere di commercio;
 - c) capacità tecnica consistente nella disponibilità, per un periodo non inferiore alla durata della concessione, dei mezzi navali da destinare al servizio, conformi alle relative norme in materia di sicurezza e nell'ottica di un progressivo miglioramento del livello di qualità tecnica, nonché nella disponibilità di personale marittimo con esperienza di navigazione a bordo delle navi cisterna che deve,
 - essere addestrato alla movimentazione di prodotti petroliferi e alla conservazione della qualità dei medesimi;
 - essere inquadrato con contratto di lavoro le cui condizioni economiche e normative non siano inferiori a quelle del contratto di lavoro applicato nel settore bunkeraggio;
 - essere in possesso di pertinente certificato STCW 95;
 - d) capacità finanziaria rilevabile, per l'impresa individuale, dalla dichiarazione dei redditi degli ultimi tre anni e per le società da un patrimonio netto non inferiore a 500.000 euro certificato dal presidente del collegio sindacale;
 - e) assenza di procedure concorsuali;
 - f) assenza di condanne per delitti puniti con pena superiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, truffa, appropriazione indebita o per delitti contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;
 - g) non essere destinatario di misure di prevenzione ai sensi della vigente normativa;
 - h) idonea copertura assicurativa per i danni derivanti dall'espletamento del servizio, ivi compresa la copertura P & I per i danni da inquinamento marino.
4. I requisiti devono perdurare per tutta la concessione e la loro sussistenza può essere verificata dall'Autorità Marittima nell'ambito dei poteri di vigilanza sull'attività.
5. La concessione viene rilasciata per un periodo determinato dall'autorità concedente sulla base del livello degli investimenti effettuati e comunque, di norma, non inferiore a due anni.
6. Il concessionario è tenuto al pagamento di un canone annuo calcolato sulla base dell'importo di 0,50 euro per ogni tonnellata di stazza netta dei mezzi navali complessivamente destinati allo

svolgimento del servizio. Il canone è aggiornato annualmente secondo le modalità determinate per le concessioni di beni del demanio marittimo.

7. Il concessionario è tenuto a prestare idonea cauzione, anche sotto forma di fidejussione bancaria o polizza assicurativa con società di rilevanza nazionale o internazionale, che non può essere inferiore a 2.500 euro.
8. Può essere dichiarata la decadenza del concessionario, con le modalità di cui all'art.47 del Codice della navigazione, nei seguenti casi:
 - a) perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio della concessione;
 - b) omesso pagamento del canone annuale;
 - c) abusiva sostituzione nell'esercizio della concessione;
 - d) inadempimento degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamento;
 - e) mancato esercizio della concessione.
9. Le tariffe del servizio e le loro eventuali variazioni vanno comunicate con congruo anticipo al Comandante del porto.

Articolo 10

(rifornimento a mezzo bettolina in banchina)

1. Il rifornimento di combustibile alle navi a mezzo di bettolina può essere effettuato ottemperando alle seguenti prescrizioni:
 - a) La nave, qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 4, 5 e 7, deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento. Qualora si tratti di rifornimento a nave petroliera, gasiera e chimichiera non degassificate, il rifornimento è consentito se la nave sta effettuando operazioni di scarica mentre, durante la carica, il rifornimento è consentito solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità > 60°C e a condizione che:
 - per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco rapido in caso di necessità. La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi in caso di emergenza;
 - la bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
 - gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla.
 - b) Nel caso di navi cisterna o gasiera con liquidi pericolosi o vuote, ma non degassificate, devono essere interrotte eventuali operazioni di zavorramento (per le navi pre-Marpol), spostamento del carico, lavaggio o pulizia delle cisterne.
 - c) Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo della nave da rifornire e della bettolina munito di certificazione antincendio. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (materiali oleoassorbenti). Il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
 - d) Durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente non deve essere eseguito alcun lavoro, che possa generare scintille o calore. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina.
 - e) Durante le operazioni che saranno svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminazione pari a 10 lux presso i punti di attacco delle manichette e le manichette stesse.
 - f) La bettolina deve sostare il più possibile lontano da sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili.
 - g) Le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva la bandiera "B" del Codice Internazionale dei Segnali o una luce rossa per il periodo notturno visibile per tutto l'arco d'orizzonte (360°).
 - h) Le manichette impiegate devono essere debitamente collaudate, in buone condizioni e dotate di innesti a tenuta perfetta. Le stesse devono essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi.
 - i) Deve essere assicurata la equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa.
 - j) Il personale dell'unità rifornitrice deve attenersi alle disposizioni dell'ufficiale della nave, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente

- all'inizio, alla velocità del pompaggio ed alle interruzioni. Il suddetto ufficiale dovrà personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
- k) Tutti gli scarichi, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere provvisti di parascintille.
 - l) Devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto degli scafi.
 - m) Durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina debbono essere chiusi.
 - n) Il personale incaricato delle operazioni della nave e della bettolina prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza.
 - o) Il suddetto personale deve inoltre concordare il mezzo e le procedure di comunicazione tra la bettolina e la nave e viceversa.

Articolo 11 **(rifornimento a mezzo bettolina in rada)**

1. Se il rifornimento è effettuato in rada devono essere osservate, in aggiunta a quanto prescritto dall'articolo 10, le seguenti ulteriori precauzioni:
 - a) Le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nelle zone stabilite dall'Autorità Marittima;
 - b) Le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in osservanza delle norme per prevenire gli abbordi in mare (Colreg 1972) a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità tra loro concordate;
 - c) Al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve rifornimento, devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine Navigational Vocabulary — IMO);
 - d) La nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata;
 - e) Gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego;
 - f) I cavi di ormeggio passati tra le due navi devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le relative variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile;
 - g) Le condizioni meteomarine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento delle condizioni stesse;
 - h) E' vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere;
 - i) Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF/FM sulla frequenza dei servizi portuali;
 - j) In caso di sospensione o di interruzione del rifornimento per qualsiasi motivo la bettolina deve subito allontanarsi dalla nave. In tal caso dovrà essere subito informata l'Autorità Marittima.

Articolo 12 **(requisiti delle bettoline)**

1. Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono ottemperare a tutte le norme in materia di sicurezza della navigazione previste per tale tipo di unità navali.
2. Le menzionate unità devono inoltre essere fornite:
 - a) di impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi etc.), per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche a navi destinate al trasporto di prodotti classificati pericolosi;
 - b) di attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti e di idonea quantità di panne galleggianti etc.);
 - c) di bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di parafiamma a tutti gli scarichi.

TITOLO III – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO DI AUTOBOTTI O DI CONTENITORI MOBILI

Articolo 13

(limitazioni al rifornimento con autobotti o contenitori mobili)

1. Il rifornimento di navi con autobotti o distributori mobili può avvenire esclusivamente:
 - nelle aree portuali e nelle altre zone in cui sia eccezionalmente consentito;
 - per quantitativi non superiori a 30 tonnellate per singola autobotte o rimorchio;
 - a condizione che nelle aree portuali, interessate dal transito delle autocisterne destinate al rifornimento, non siano in corso manifestazioni pubbliche od aperte al pubblico, intendendosi con ciò intrattenimenti di qualsiasi genere od assembramenti di persone estranee all'attività portuale; in linea di massima, le operazioni di rifornimento non possono inoltre aver luogo quando manchino meno di 30 minuti dall'inizio di eventuali manifestazioni o non siano trascorsi almeno 30 minuti dal loro termine.
2. Oltre alle disposizioni di carattere generale, di cui al Titolo I, le modalità e le condizioni a cui è subordinata la validità dell'autorizzazione di cui al precedente articolo 8 sono indicate negli articoli seguenti.

Articolo 14

(aree per il bunkeraggio a mezzo autobotte o contenitori mobili)

1. Fermo restando il divieto di cui al precedente articolo 4, il bunkeraggio a mezzo autobotte o contenitori mobili, nei casi in cui è consentito, deve preferibilmente avvenire in apposite aree, ancorché non aventi tale destinazione esclusiva. L'autorizzazione prevista dal precedente articolo 8 indica in ogni caso la banchina e l'area in cui può essere effettuato il bunkeraggio, individuate come segue:
 - i singoli Comandanti di porto devono individuare tali aree preferenziali, ancorché a destinazione non esclusiva, dove effettuare il bunkeraggio con le modalità di cui al presente titolo in caso di necessità, predisponendo, ove possibile, apposita segnaletica e tenendo conto in primo luogo delle caratteristiche dei natanti stanziali; nell'individuazione di tali aree deve inoltre essere considerata l'esigenza di garantire il più sicuro ed agevole percorso per l'attraversamento delle aree portuali con le autobotti.
 - nel porto di Otranto il bunkeraggio con le modalità di cui al presente titolo può avvenire, di norma: per le navi maggiori, al posto di ormeggio assegnato; per le unità minori stanziali, qualora possibile, alla testata della banchina S. Nicola. Eventuali movimenti di unità presenti all'ormeggio possono essere effettuati, salvi i casi di emergenza, solo allorché il richiedente il rifornimento se ne assuma gli oneri.

Articolo 15

(modalità del rifornimento a mezzo di autobotti o distributori mobili)

1. Oltre alle prescrizioni di carattere generale di cui al precedente Titolo I, ed a quanto previsto dagli articoli precedenti, le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte o distributori mobili sono soggette alle seguenti modalità particolari:
 - a) Le operazioni di rifornimento possono aver luogo esclusivamente in presenza di un apposito servizio di vigilanza antincendio composto da un numero massimo di 3 persone e minimo di 2 ed assicurato da una squadra di Vigili del Fuoco, dotata di automezzo APS, o da personale dell'eventuale servizio di guardia ai fuochi, debitamente abilitato e munito di idonea motopompa antincendio barellabile, fornita di manichette aventi lunghezza adeguata, provviste di boccalini a pioggia ed in grado di erogare anche schiuma (solo se la banchina ove si intende effettuare il rifornimento è priva di impianto antincendio). Gli oneri relativi sono a carico della nave richiedente il servizio. Nel caso di bunkeraggio con autobotti o contenitori mobili di capacità superiore a 1.000 litri di prodotto, dev'essere sempre presente un'autopompa serbatoio (APS) od un mezzo equivalente;
 - b) la ditta rifornitrice ed il Comando di bordo, nella richiesta di autorizzazione devono indicare i rispettivi responsabili delle operazioni; queste ultime devono essere effettuate sotto il diretto controllo del comandante o di un ufficiale (o altro idoneo componente dell'equipaggio) dell'unità

navale all'uopo designato quale coordinatore delle operazioni di rifornimento, il quale cura inoltre le comunicazioni con la locale Autorità Marittima. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto, attento alle indicazioni del coordinatore responsabile del rifornimento e pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti eventualmente necessari in caso di emergenza.

- c) la quantità di prodotto da erogare non può superare le 30 tonnellate per ogni autobotte/rimorchio;
- d) Le autobotti ed i loro rimorchi, ovvero i distributori mobili, dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
- e) non è consentito l'accesso in porto di più di un'autobotte, con relativo rimorchio, per volta; l'autobotte può accedere esclusivamente per il tempo strettamente necessario al rifornimento e deve lasciare l'area portuale subito dopo aver effettuato le relative operazioni;
- f) al termine delle operazioni i distributori mobili devono essere ricollocati nelle apposite aree di sosta autorizzate, dove il loro rifornimento potrà avvenire esclusivamente a mezzo di autobotte;
- g) le operazioni di bunkeraggio devono avvenire di norma in ore diurne, e comunque in condizioni di buona visibilità; qualora effettuate in ore notturne, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle stesse, devono essere garantiti i valori di illuminazione definiti dal precedente articolo 5.1.d);
- h) le operazioni di bunkeraggio in caso di maltempo accompagnato da scariche elettriche, se iniziate, devono essere immediatamente sospese, l'autobotte dev'essere parcheggiata in una zona isolata e mantenuta sotto costante sorveglianza;
- i) le unità navali intente alle operazioni di rifornimento devono, in ore diurne, issare la bandiera "B" del Codice Internazionale dei Segnali, in ore notturne, una luce rossa in testa d'albero o comunque in posizione elevata visibile per tutto l'arco dell'orizzonte (360°);
- j) tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli delle cucine, devono essere provvisti di parascintille;
- k) le manichette devono essere verificate e risultare in ottime condizioni, nonché di tipo conforme. I raccordi metallici e le chiavi stringitubo devono essere del tipo antiscintille (rame o bronzo);
- l) prima dell'inizio delle operazioni e per tutta la durata delle stesse, tra l'autobotte od il distributore mobile e la nave, dev'essere stabilita la equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
- m) nell'area interessata dalle operazioni di rifornimento deve essere garantita una zona di sicurezza, delimitata da idonee transenne o mezzi simili, ed estesa per almeno 20 metri intorno all'autobotte o al distributore mobile, misurata dagli sporti dell'autobotte o del distributore; tale area dev'essere collegata ad un corridoio di sicurezza (o fascia di penetrazione), tenuto sempre sgombro ed agevolmente accessibile da parte dei mezzi di soccorso;
- n) nella zona di sicurezza ed a bordo della nave non possono accedere veicoli, natanti o persone estranee, né essere eseguiti lavori di qualsiasi genere che comportino l'uso di fiamme libere o che possano generare scintille o produrre calore;
- o) ai limiti della zona di sicurezza dev'essere collocato un numero sufficiente di cartelli recanti la scritta "VIETATO FUMARE" e "VIETATO FARE USO DI FIAMME LIBERE", fermo restando l'obbligo di osservare le prescrizioni di cui al d.lgs. 493/96 per la segnaletica di sicurezza;
- p) Nella zona di sicurezza a terra, nei pressi delle manichette di rifornimento, devono essere presenti, pronti all'uso ed in perfetta efficienza:
 - almeno 1 estintore carrellabile a polvere chimica, avente capacità estinguente non inferiore a 21A e 233 BC, di peso non inferiore a 25 Kg; detto estintore deve risultare di pronto ed agevole impiego;
 - materiale assorbente costituito da polvere inerte o materiali equivalenti (i prodotti polverulenti devono essere contenuti in sacchi), con capacità assorbente almeno pari a quella di 2 quintali di sabbia, ed attrezzi per lo spandimento del materiale stesso;
 - una ghiotta per ogni raccordo di manichetta, allo scopo di contenere eventuali versamenti durante il travaso.
- q) Analoga zona di sicurezza dev'essere garantita nello specchio acqueo circostante l'unità da rifornire, che deve rimanere libero e sgombro da altre unità navali fino ad una distanza di almeno 20 metri dalla nave stessa. Per gli eventuali sversamenti in mare devono essere disponibili in banchina, in prossimità del punto di rifornimento e di pronto impiego, panne galleggianti di contenimento e materiali/fogli assorbenti di tipo approvato non affondanti. In particolare, mentre per le unità aventi lunghezza fuori tutto sino a 24 metri dovranno essere presenti panne

galleggianti di lunghezza sufficiente a circondare tutta l'unità, per le unità di lunghezza superiore a 24 metri fuori tutto, saranno necessarie panne galleggianti in numero sufficiente a delimitare solo l'area interessata dal percorso delle manichette.

- r) Il personale di servizio dell'autobotte dev'essere composto da almeno 2 (due) persone, incluso l'autista. L'autobotte, incluso l'eventuale rimorchio, deve essere dotata:
- di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore;
 - di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche;
 - di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante;
 - di almeno 2 (due) estintori di tipo omologato.
- s) Non è consentito il rifornimento di navi traghetto con distributori mobili; nel caso di rifornimento con autobotti, non è consentito l'accesso delle stesse nel locale garage di bordo, né operare con modalità diverse da quelle sopra indicate.

TITOLO IV – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER I RIFORNIMENTI DEI DISTRIBUTORI FISSI PORTUALI A MEZZO DI AUTOBOTTI O DI CONTENITORI MOBILI

Articolo 16

(modalità del rifornimento di impianti fissi a mezzo di autobotti o distributori mobili)

1. Il rifornimento degli impianti fissi portuali dev'essere effettuato a mezzo di autobotti o distributori mobili, o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni prescritte dal DM 31/07/1034 e successive modificazioni ed integrazioni. Inoltre, fermo restando che le operazioni di rifornimento potranno essere effettuate soltanto in condizioni di buona visibilità, come sopra definita:
- a) nelle aree portuali interessate dal transito delle autocisterne destinate al rifornimento non devono essere in corso manifestazioni pubbliche od aperte al pubblico, intendendosi con ciò intrattenimenti di qualsiasi genere od assembramenti di persone estranee all'attività portuale; in linea di massima, le operazioni di rifornimento non possono inoltre aver luogo quando manchino meno di 30 minuti dall'inizio di eventuali manifestazioni o non siano trascorsi almeno 30 minuti dal loro termine;
 - b) nell'area a terra interessata dalle operazioni di rifornimento deve essere garantita una zona di sicurezza, delimitata da apposita segnaletica ed idonee transenne, o mezzi simili, per almeno 20 metri intorno all'autobotte od al distributore mobile, misurata dagli sporti dell'autobotte o del distributore; si dispone inoltre che, per motivi di sicurezza, al fine di agevolare l'afflusso alla predetta zona di sicurezza di mezzi di soccorso in caso di emergenza, per tutto il tempo del rifornimento al deposito fisso ubicato lungo la via Porto del Porto di Otranto, il transito di autoveicoli sia interrotto a mezzo di apposite transenne, posizionate a cura del gestore dell'impianto, a partire dalla rotatoria ubicata nei pressi dell'accesso allo scalo di alaggio. Nella zona di sicurezza non possono accedere veicoli o persone estranee, né essere eseguiti lavori di qualsiasi genere che comportino l'uso di fiamme libere o che possano generare scintille o produrre calore;
 - c) ai limiti della zona di sicurezza dev'essere collocato un numero sufficiente di cartelli recanti la scritta "VIETATO FUMARE" e "VIETATO FARE USO DI FIAMME LIBERE", fermo restando l'obbligo di osservare le prescrizioni di cui al d.lgs. 493/96 per la segnaletica di sicurezza;
 - d) Nella zona di sicurezza a terra, nei pressi delle manichette di rifornimento, devono essere presenti le seguenti dotazioni minime, salvo quanto ulteriormente prescritto in sede di collaudo dell'impianto ai sensi dell'art.48 del Cod.Nav.:
 - almeno 2 (due) estintori a polvere chimica, aventi capacità estinguente non inferiore a 21A e 233 BC, di peso complessivo non inferiore a 25 Kg; detti estintori devono essere preferibilmente carrellabili e comunque di pronto ed agevole impiego;
 - materiale assorbente costituito da polvere inerte o materiali equivalenti (i prodotti polverulenti devono essere contenuti in sacchi) con capacità assorbente almeno pari a quella di 2 quintali di sabbia, ed attrezzi per lo spandimento del materiale stesso;
 - una ghiotta per ogni raccordo di manichetta, allo scopo di contenere eventuali versamenti durante il travaso.

TITOLO V – DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO DI DISTRIBUTORI AUTOMATICI FISSI PORTUALI

Articolo 17

(modalità del rifornimento di navi a mezzo di impianti fissi)

1. Per il rifornimento di navi e natanti in genere a mezzo di distributori fissi installati sulle banchine portuali, dovranno essere osservate le seguenti condizioni particolari:
 - a) i distributori automatici fissi devono essere collaudati ai sensi dell'art. 48 C.Nav. ed essere muniti di tutte le dotazioni antincendio ed antinquinamento prescritte dal D.M. 31/07/1934 del Ministero dell'Interno, dalla Commissione di collaudo ed eventualmente dal titolo concessorio. Dette dotazioni, che devono essere mantenute in buone condizioni e di pronto impiego, devono essere disponibili in banchina, in prossimità del punto di rifornimento. Durante le operazioni devono comunque essere tenute sul posto:
 - almeno 2 (due) estintori a polvere chimica, aventi capacità estinguente non inferiore a 21A e 233 BC, di peso complessivo non inferiore a 25 Kg; detti estintori devono essere preferibilmente carrellabili e comunque di pronto ed agevole impiego;
 - materiale assorbente costituito da polvere inerte o materiali equivalenti (i prodotti polverulenti devono essere contenuti in sacchi) con capacità assorbente almeno pari a quella di 2 quintali di sabbia, ed attrezzi per lo spandimento del materiale stesso;
 - una ghiotta per ogni raccordo di manichetta, allo scopo di contenere eventuali versamenti durante il travaso;
 - attrezzature atte a contenere e recuperare eventuali colaggi a mare.
 - b) Nello specchio acqueo circostante l'unità da rifornire, dev'essere garantita una zona di sicurezza, che deve rimanere libera e sgombra da altre unità navali fino ad una distanza di almeno 5 (cinque) metri dalla nave stessa. Per gli eventuali sversamenti in mare devono essere disponibili in banchina, in prossimità del punto di rifornimento e di pronto impiego, panne galleggianti di contenimento e materiali/fogli assorbenti di tipo approvato non affondanti. In particolare, mentre per le unità aventi lunghezza fuori tutto sino a 24 metri dovranno essere presenti panne galleggianti di lunghezza sufficiente a circondare tutta l'unità, per le unità di lunghezza superiore a 24 metri fuori tutto, saranno necessarie panne galleggianti in numero sufficiente a delimitare solo l'area interessata dal percorso delle manichette.
 - c) I distributori automatici devono essere muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno in ottemperanza al titolo I punto XVII del D.M. 31/07/1934 e, nel caso di erogazione di benzine, dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al decreto del Ministero dell'Ambiente del 16/05/1996 e successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori" n°76 del 20/01/1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Attività Produttive e della Salute.
 - e) Durante le operazioni di rifornimento i motori di propulsione debbono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico.
 - f) Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo.
 - g) Al termine delle operazioni di rifornimento di benzina e prima di riavviare il motore è obbligatorio ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore.
 - h) Nella zona di sicurezza di cui al punto b) del presente articolo non deve essere eseguita alcuna operazione che possa generare scintille o calore; deve pertanto essere impedito il transito di qualsiasi mezzo. La zona di sicurezza deve essere adeguatamente delimitata a terra con segnaletica orizzontale e durante le operazioni ai suoi limiti dev'essere collocato un numero sufficiente di cartelli recanti la scritta "VIETATO FUMARE" e "VIETATO FARE USO DI FIAMME LIBERE", fermo restando l'obbligo di osservare le prescrizioni di cui al d.lgs. 493/96 per la segnaletica di sicurezza.

Otranto, lì 09/06/2011

Obblighi di pubblicazione assolti ai sensi dell' art. 32 co. 1 della
legge 69/2009 mediante inserimento nel sito istituzionale dell'
Ufficio Circondariale Marittimo di Otranto

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Donato OSTUNI