



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO – GUARDIA COSTIERA
LICATA

ORDINANZA (vedasi stringa protocollo)

**REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO DI
COMBUSTIBILI LIQUIDI ALLE UNITÀ NAVALI E ALLIBI NEL CIRCONDARIO
MARITTIMO DI LICATA**

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

- VISTO:** il Decreto del Ministro degli Interni in data 31.07.1934 in materia di “Norme di sicurezza per gli stabilimenti, i depositi, l'impiego ed il trasporto di olii minerali” e successive modificazioni;
- VISTA:** la Circolare dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 105 del 21.09.2000, relativa alla periodicità dei collaudi alle manichette flessibili adibite al trasporto di prodotti petroliferi e/o petrolchimici;
- VISTA:** la Circolare n. 16 serie VIII Titolo Porti in data 19 luglio 2002 del Ministero dei Trasporti, avente per oggetto "Disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi";
- VISTA:** la legge 1° marzo 1968, n° 186, recante disposizioni concernenti la produzione di materiali, apparecchiature, macchinari, installazioni ed impianti elettrici ed elettronici;
- VISTA:** la legge 21.12.1973 n° 850 sulla competenza del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco in materia di servizio antincendio negli ambiti portuali;
- VISTA:** la legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la Difesa del Mare;
- VISTO:** il D.M. 03.05.1984 recante “Norme per gli allibi di oli minerali e di gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati, gas disciolti sotto pressione o miscele di gas” come modificato dal Decreto del 06 febbraio 2006;
- VISTA:** la legge 10 ottobre 1990, n. 287;
- VISTA:** la legge 28 gennaio 1994, n. 84;
- VISTA:** la Risoluzione A 1122 (30) “Code for the transport and handling of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels”
- VISTA:** la Direttiva 2012/33/UE relativa al tenore di zolfo dei combustibili ad uso marino;
- VISTA:** la propria Ordinanza n° 12/2011 in data 13 maggio 2011;
- VISTO:** il foglio prot. n. 13383 in data 1.12.2023 con il quale questo Ufficio circondariale marittimo ha richiesto agli Enti competenti il parere sulla bozza di “Regolamento di sicurezza per le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi alle unità navali e allibi nel circondario marittimo di Licata”;
- VISTO:** il parere del Consulente chimico di porto di Licata dr.ssa Alessia Tinè, assunto al prot. al nr. 13924 del 15.12.2023 dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata;
- VISTO:** il verbale di riunione tenuta con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco

di Agrigento prot. 13815 del 13.12.2023 e il parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, assunto al prot. al nr. 13923 del 15.12.2023 dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata;

VISTI: gli articoli 17, 30, 65, 81 del Codice della Navigazione nonché gli articoli 59, 80, 83, 84, 85, 87 e 88 del relativo Regolamento di Esecuzione;

RITENUTO: necessario aggiornare, la disciplina per lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio nell'ambito del circondario marittimo di Licata e disciplinare le operazioni di allibo nelle acque di competenza e/o nel porto di Licata;

ORDINA

Articolo 1

“Approvazione del regolamento”

È approvato e reso esecutivo l'annesso “Regolamento di sicurezza per le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi e allibi alle unità navali nel circondario marittimo di Licata”.

Articolo 2

“Norme sanzionatorie”

Salvo che il fatto costituisca diverso e più grave illecito, le violazioni alla presente ordinanza saranno sanzionate ai sensi degli articoli 1174 e 1231 del Codice della navigazione ovvero dagli Articoli 16, 17 e 20 della Legge 21 Dicembre 1982, n° 979;

Articolo 3

“Entrata in vigore e disposizioni finali”

La presente ordinanza entrerà in vigore dal 19.12.2023, previa pubblicazione sul sito internet www.guardiacostiera.gov.it/Licata, ai sensi dell'articolo 32, comma 1, della Legge 18/06/2009, n. 69.

La diffusione della presente ordinanza sarà, altresì, assicurata mediante inoltre:

- alle Amministrazioni comunali, per la pubblicazione all'albo pretorio *online* e per i profili di interesse;
- alle altre pubbliche amministrazioni, per quanto di competenza.

La presente ordinanza abroga la n. 12/2011 del 13 maggio 2011 e la n. 22/2023 del 1° dicembre 2023 di questa Autorità Marittima.

Si fa obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Licata, data firma digitale

IL COMANDANTE

T.V. (CP) Gabriele SERVIDIO

*(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del
D. Lgs. 07/03/2005 n. 82 e norme collegate)*

REGOLAMENTO DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILI LIQUIDI E ALLIBI NEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI LICATA

TITOLO I GENERALITÀ

ARTICOLO 1 "Definizioni"

Ai fini delle presenti norme si intende:

- ❖ **per bunkeraggio:** il complesso delle operazioni di rifornimento di combustibili e/o lubrificanti ad unità navale all'ormeggio in porto od alla fonda nella rada che avvengono per mezzo di:
 - a. distributore fisso in banchina;
 - b. autobotte;
 - c. bettolina.
- Nel caso in cui il rifornimento avvenga non con l'impiego di "bettolina", ma a mezzo di vera e propria nave cisterna, al caso specifico si applicheranno integralmente le norme relative alle operazioni di "allibo".
- ❖ **Nave:** l'unità navale da rifornire;
- ❖ **Autobotte:** il veicolo cisterna (motrici e rimorchio) rispondente alle modalità costruttive previste dal dal Dipartimento per i Trasporti Terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla vigente normativa (ADR) per il trasporto di merci pericolose su strada e dal D.M. 31 luglio 1934 e ss.mm.ii.;
- ❖ **Vigilanza antincendio ed antinquinamento a bordo:** la sorveglianza effettuata dal personale della nave (addetto al servizio antincendio di bordo e munito di certificazione antincendio IMO-STCW), nel corso di tutta l'operazione di bunkeraggio;
- ❖ **Vigilanza antincendio ed antinquinamento a terra:** la sorveglianza effettuata dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o da personale abilitato "guardia ai fuochi" del servizio integrativo antincendio portuale, dal personale gestore dei distributori fissi in banchina e dal personale dell'impresa responsabile dell'erogazione del carburante a mezzo autobotte.
- ❖ **Per liquidi infiammabili:** i liquidi con punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso, tra 21° e 65°C;
- ❖ **Per liquidi combustibili:** i liquidi con punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso, $\geq$ a 60 C°, ma non superiore a 125 C°. Sono altresì considerati liquidi combustibili quei liquidi aventi punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, inferiore a 65 C° ma non sotto i 55 C°, qualora la prova del grado di infiammabilità sia completata da una prova di distillazione frazionata, nella quale non si dovrà avere, a 150°C, più del 2% di distillato.
- ❖ **Tenore di zolfo:** quantitativo di zolfo contenuto nel combustibile ad uso marittimo espresso in "% m/m";
- ❖ **Per Ministero:** il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- ❖ **Per Autorità Marittima:** l'Ufficio circondariale marittimo di Licata;
- ❖ **Per Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale:** l'Ente istituito ai sensi della legge 28 gennaio 1994 n. 84;
- ❖ **Bettolina:** una nave cisterna di piccole dimensioni, che effettua servizio di bunkeraggio e specificatamente autorizzata all'esercizio dell'attività di rifornimento di combustibili e lubrificanti nel porto e nei punti di fonda del circondario di Licata;
- ❖ **Per Domanda:** la richiesta compilata dal Comandante o dall'agente marittimo raccomandatario della nave, presentata all'Ufficio circondariale marittimo di Licata - Sezione Tecnica, Sicurezza e difesa portuale tramite portale denominato NMSW – PMIS (Ordinanza n°02 del 24.02.2022) - per ottenere l'autorizzazione ad effettuare il rifornimento di combustibili liquidi ed oli lubrificanti;
- ❖ **Chemical tanker:** una nave costruita o adattata principalmente per il trasporto di carichi

di sostanze liquide nocive alla rinfusa;

- ❖ **Oil tanker:** una nave costruita od adattata principalmente per il trasporto di "oils", (quali definiti nell'allegato I alla Convenzione Marpol 73/78), negli spazi per il carico e comprende ogni "combination carrier" (nave progettata per trasportare alla rinfusa sia "oil" che carichi solidi) e "chemical tanker", quando trasporta alla rinfusa un carico totale o parziale di "oil".
- ❖ **Gas carrier:** una nave cisterna costruita o adattata ed usata per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti o altri prodotti di natura infiammabile elencati nel Cap. 19 dell'IGC Code o nel Cap. XIX del GC Code.
- ❖ **Dry cargo ship:** una nave costruita o adattata principalmente per il trasporto di carico secco.
- ❖ **Consulente Chimico del Porto:** professionista la cui attività è finalizzata alla sicurezza della nave, delle operazioni portuali e del porto, ai sensi della circolare dell'allora Ministero dei trasporti e della Navigazione, n. DEM 3/SP del 10 dicembre 1999;
- ❖ **Raccomandatario Marittimo:** il soggetto di cui all'articolo 2 della legge 4 aprile 1997n. 135;
- ❖ **Acque interne marittime:** le zone di mare indicate nell'articolo 2, comma 1, del codice della navigazione;
- ❖ **Acque territoriali italiane:** le zone di mare indicate nell'articolo 2, comma 2, del codice della navigazione;
- ❖ **Sorveglianza Antincendio:** la sorveglianza esercitata dall'equipaggio della nave con i dispositivi antincendio in dotazione alla stessa, attivati e pronti all'impiego (manichette stese, linee sotto pressione, estintori portatili nelle vicinanze) sotto la diretta responsabilità del comandante della nave o dell'ufficiale di coperta appositamente designato.
- ❖ **Servizio Integrativo antincendio:** il servizio di vigilanza antincendio espletato da ditta specializzata appositamente autorizzata dotata di mezzi e personale abilitato (guardia a i fuochi).
- ❖ **Vigili del Fuoco:** il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Agrigento;
- ❖ **Fornitori Combustibile:** la società che fornisce prodotti combustibili ad uso marino di cui all'articolo 12 comma 1 del D. Lgs. 205/07.

ARTICOLO 2

"Operazioni di rifornimento"

Nel Circondario Marittimo di Licata le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi e olii lubrificanti alle unità navali in genere, possono essere effettuati solo per prodotti con punti di infiammabilità $\geq$ a 60°C.

Le operazioni di rifornimento potranno avvenire solo nei seguenti modi:

1. a mezzo distributori fissi in banchina alle unità mercantili, unità da pesca e da diporto;
2. a mezzo autobotte, esclusivamente alle unità navali ormeggiate presso la banchina operativa commerciale molo di levante della darsena commerciale del porto di Licata;
3. a mezzo bettoline/navi cisterna, stando all'ancora nei punti di fonda oppure all'ormeggio in porto;

ARTICOLO 3

"Società autorizzate all'esercizio del servizio di rifornimento"

1. **Bunkeraggio a mezzo di distributori fissi in banchina:** il servizio può essere svolto dalle società titolari di concessioni demaniali marittime per l'installazione di distributori fissi in banchina.
2. **Bunkeraggio a mezzo autobotte:** le imprese che intendono esercitare il servizio di rifornimento mediante autobotti nel porto di Licata, devono essere iscritte nei registri ai sensi del 2° comma dell'articolo 68 del Codice della navigazione tenuti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale.
3. **Bunkeraggio a mezzo bettolina:** Le imprese che intendono esercitare il servizio di

rifornimento mediante bettoline devono essere in possesso di valida licenza di concessione rilasciata dal Capo del Compartimento Marittimo di Porto Empedocle ai sensi degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo Regolamento di esecuzione.

ARTICOLO 4

“Esenzioni”

Sono esentate dalle norme contenute nel presente regolamento le navi militari, che garantiscono equivalenti misure di prevenzione antincendio ed antinquinamento secondo propri regolamenti di servizio interni.

TITOLO II

NORME DI CARATTERE GENERALE PER LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

ARTICOLO 5

“Svolgimento delle operazioni”

Le operazioni di rifornimento possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore e quando la nave non effettua il carico o lo scarico delle merci, l'imbarco/sbarco di passeggeri e/o auto al seguito, lavori a bordo con uso di fiamma o che possono, comunque, provocare scintille.

Nel caso di operazioni di rifornimento effettuati dal tramonto all'alba, la zona deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux a 1 metro di altezza dai piani di lavoro. Indicazioni specifiche sono riportate per i vari casi di bunkeraggio. L'impianto elettrico deve essere realizzato in conformità alla Legge 1° marzo 1968, n.186.

Qualora nel corso delle operazioni di rifornimento si verifichi un inquinamento, ovvero si appalesi una minaccia di inquinamento ed in tutti i casi di eventi dai quali possano derivare pregiudizi per la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali, dovrà esserne data immediata informazione all'Autorità Marittima.

ARTICOLO 6

“Antinquinamento”

Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio il Comandante della nave interessata dovrà effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; analogo controllo dovrà essere effettuato al termine delle operazioni.

Qualora si verifichino fuoriuscite di olii lubrificanti e/o combustibili, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il servizio di rifornimento dovranno immediatamente sospendere le operazioni di bunkeraggio, ponendo in essere ogni attività idonea ad evitare spandimenti ed a limitare l'entità dello sversamento, informando subito l'Autorità Marittima.

Fermo restando che dovranno essere poste in essere tutte le azioni richieste dall'Autorità Marittima per il contenimento e la bonifica degli effetti dannosi prodottisi in relazione alle operazioni di rifornimento, la ditta rifornitrice ed il Comando dell'unità rifornita sono tenuti in solido, nella misura delle rispettive responsabilità, al pagamento delle spese per la bonifica della zona inquinata, fatta salva l'individuazione di eventuali specifiche responsabilità.

ARTICOLO 7

“Condizioni meteorologiche”

Le operazioni di bunkeraggio devono essere eseguite in presenza di condizioni meteo marine favorevoli. In caso di peggioramento delle condizioni stesse ovvero di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche elettriche atmosferiche, le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, devono essere immediatamente sospese.

Della sospensione e dell'eventuale ripresa delle operazioni, dovrà essere tempestivamente informata la Sala Operativa dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata.

ARTICOLO 8

“Caratteristiche delle manichette”

Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio devono essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435, collaudate all'atto della fornitura e periodicamente controllate e pressate ogni dodici mesi indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertare la loro integrità, così come previsto nella circolare n. 105 del 21 settembre 2000 del Ministero dei trasporti e della navigazione - Unità di gestione delle infrastrutture per la navigazione e demanio marittimo.

Ogni manichetta deve essere dotata di apposito certificato, sul quale devono essere riportate le seguenti informazioni:

- 1 massima pressione di esercizio;
- 2 massima temperatura di esercizio (trattandosi di manichette acquistate dopo il 1° luglio 2002);
- 3 prodotti per i quali la manichetta è riconosciuta idonea;
- 4 data e pressione di collaudo;
- 5 collaudo.

Su ogni manichetta dovrà, inoltre, essere riportata la stampigliatura prevista dal D.M. 3 maggio 1984.

ARTICOLO 9

“Responsabilità delle operazioni di bunkeraggio”

1. Bunkeraggio mediante autobotti:

Oltre al Comandante della nave da rifornire la responsabilità per le operazioni di bunkeraggio ricade sul titolare della ditta fornitrice e sull'autista dell'autobotte. Analoga responsabilità ricade sull'Ufficiale responsabile per la sorveglianza antincendio di bordo, qualora designato. Qualora il rifornimento riguardi le cisterne degli impianti di distribuzione fissi in banchina, i titolari dell'impianto sono responsabili congiuntamente con i titolari delle ditte fornitrici del carburante e gli autisti delle autobotti.

2. Bunkeraggio a mezzo distributore fisso in banchina:

Il Comandante dell'unità da rifornire e, qualora designato, l'Ufficiale-responsabile per la sorveglianza antincendio di bordo, è congiuntamente responsabile delle operazioni di bunkeraggio il gestore dell'impianto fisso.

3. Bunkeraggio a mezzo bettolina:

Ciascun Comandante deve nominare l'Ufficiale o gli Ufficiali responsabili, precisando il turno di guardia. Della nomina deve essere data informazione all'Ufficio circondariale marittimo di Licata.

Durante l'allibo ogni Ufficiale è responsabile per il turno in cui è assegnato.

TITOLO III

DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO MEDIANTE AUTOBOTTI

ARTICOLO 10

“Banchine”

Il rifornimento di olii lubrificanti e/o combustibili a mezzo autobotte verrà autorizzato esclusivamente alle navi ormeggiate di fianco presso la banchina commerciale di Levante della darsena commerciale del porto di Licata, a partire dalla 5^a bitta dalla testata fino alla radice della stessa, con una distanza minima di almeno 20 mt. sia a mare che a terra.

Il percorso per il transito veicolare/pedonale dovrà avvenire ad una distanza minima di almeno 100 m dalle operazioni di bunkeraggio.

ARTICOLO 11

“Requisiti delle autobotti”

I veicoli cisterna (autobotti), motrici e rimorchi, utilizzati per il servizio di bunkeraggio devono essere rispondenti alle modalità costruttive richieste dal Dipartimento per i Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla vigente normativa per il trasporto di merci pericolose su strada (ADR) e dal D.M. 31 luglio 1934 e ss.mm.ii..

ARTICOLO 12

“Vigilanza antincendio a terra”

- a) La vigilanza antincendio a terra dovrà essere assicurata esclusivamente dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco con una squadra costituita da numero 3 (tre) unità dotata di automezzo antincendio (motopompa).
- b) il servizio, dovrà essere reso ai sensi del Decreto del Ministro dell'Interno n°261 del 22 febbraio 1996, con oneri a carico del richiedente.
- c) nel caso di mancata disponibilità di personale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, la vigilanza antincendio a terra potrà essere effettuata da una squadra costituita da almeno n. 3 (tre) persone del servizio integrativo antincendio autorizzato ("guardia fuochi").
- d) qualora la sorveglianza sia espletata da personale abilitato "guardia fuochi", detto personale deve essere dotato di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza con boccalini a pioggia e dotata dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione di schiuma.
- e) in relazione alle operazioni di particolare complessità potranno essere adottati criteri diversi di composizione della squadra, sentita la Commissione Locale ex art.48 del Regolamento al Codice della Navigazione.
- f) nel caso di mancata disponibilità di personale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e/o da personale abilitato "guardia fuochi", il bunkeraggio non potrà essere svolto.
- g) Le procedure per la richiesta del servizio da parte dell'utente sono definite al successivo articolo 23.

ARTICOLO 13

“Prescrizioni particolari”

Fermo restando quanto previsto dagli articoli precedenti, il bunkeraggio con autobotti dovrà essere effettuato osservando le seguenti ulteriori prescrizioni:

- a) le operazioni di rifornimento possono essere consentite esclusivamente per prodotti con punti di infiammabilità determinato con il sistema a vaso chiuso $\geq$ a 60°. La quantità di

prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 tonnellate per ogni autobotte;

- b) in caso di rifornimento con più autobotti, ciascuna di esse, può entrare in porto solo dopo che la precedente autobotte impegnata, nello stesso rifornimento, sia uscita dal porto, fermo restando che i mezzi impegnati **devono lasciare l'ambito portuale immediatamente dopo il rifornimento**;
- c) le autobotti ed i loro rimorchi dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
- d) durante lo svolgimento delle operazioni il Comando di bordo della nave da rifornire deve predisporre un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento. Devono essere, inoltre, disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e tutte le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleo assorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;
- e) le navi intente alle operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali in ore diurne e una luce rossa in testa all'albero visibile per 360° nel periodo notturno;
- f) tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille;
- g) tra l'autobotte e la nave dovrà essere stabilita la equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di messa a terra;
- h) durante il rifornimento non dovrà essere eseguito alcun lavoro né operazioni commerciali, che possa generare innesco.
- i) per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave e all'autobotte, non devono essere presenti altri automezzi, natanti o persone estranee per un raggio di metri 20. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante **"PERICOLO - VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE E DI ESEGUIRE LAVORI A CALDO"**;
- j) nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati a cura della ditta incaricata del rifornimento, due estintori a schiuma della capacità non inferiore a litri 9 ed un contenitore di sabbia da 25 Kg con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
- k) per l'applicazione delle disposizioni richiamate dal presente regolamento, le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo di un Ufficiale della nave all'uopo designato;
- l) Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza;
- m) Le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di legge richiamati all'articolo 8 del presente regolamento;
- n) L'autobotte deve essere munita:
 - 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;
 - almeno n. 2 estintori di tipo omologato;
- o) durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminamento di 10 lux a 1 mt. di altezza;
- p) Il rifornimento di olii lubrificanti a mezzo autobotti è subordinato alle stesse prescrizioni del rifornimento combustibili, tranne che per il servizio di vigilanza antincendio che può essere assicurato da idoneo personale di bordo;
- q) durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non si creino situazioni di pericolo. L'Ufficio circondariale marittimo di Licata valuterà eventuali richieste di deroga solo nel caso di istanze corredate di piano di sicurezza sottoscritto dal Comando di bordo della nave, dalla Ditta rifornitrice, dal responsabile per la sicurezza del terminal e dal datore

di lavoro dell'impresa portuale, riservandosi di acquisire i pareri del chimico di porto e dei Vigili del Fuoco;

- r) Gli ombrinali della nave devono essere chiusi;
- s) Non è consentito il rifornimento con autobotte in qualsiasi altra condizione.

TITOLO IV RIFORNIMENTO A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI IN BANCHINA

ARTICOLO 14

“Ubicazione dei distributori fissi”

Nel porto di Licata sono operativi n°3 distributori fissi di carburante come di seguito ubicati ed evidenziati:

1. Banchina Marinai d'Italia, darsena commerciale, destinato al bunkeraggio di unità navali in genere;
2. Banchina Nord, darsena di Marianello a ponente del porto di Licata, destinato al bunkeraggio delle unità da pesca;
3. Molo di levante della darsena di Marianello del porto di Licata, destinato al bunkeraggio delle unità da pesca e navi in genere.

I tratti di banchina destinati al rifornimento di combustibili da impianti fissi, opportunamente evidenziati e segnalati dai gestori come indicato nel successivo articolo 19, **dovranno essere utilizzati per il solo ormeggio delle navi che devono rifornirsi.**

La sala operativa di questa Autorità marittima, sentito il nostromo del porto, nonché il gestore dell'impianto, per particolari esigenze, può autorizzare la temporanea sosta di unità navali da pesca, purché venga garantita la pronta reperibilità degli equipaggi per lo spostamento in caso di necessità.

Le operazioni di bunkeraggio presso le banchine di cui ai precedenti commi 1), 2) e 3) potranno essere effettuate **esclusivamente con banchina libera** e con nave ormeggiata di fianco. **È vietato** il rifornimento delle navi ormeggiate a pacchetto ad altre navi o di prua o di poppa.

ARTICOLO 15

“Prescrizioni generali per il rifornimento delle unità navali a mezzo dei distributori fissi”

Le operazioni di bunkeraggio a mezzo di distributori fissi in banchina possono essere eseguite con le seguenti prescrizioni:

- a) i distributori fissi devono essere muniti di dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno in ottemperanza al titolo I punto XVII del D.M. 31 luglio 1934;
- b) le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
- c) durante il rifornimento devono essere tenuti sul posto pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'Interno. In particolare nei pressi dell'impianto dovranno essere installati ed immediatamente impiegabili n° 2 estintori a CO2 da Kg 5 e n° 2 a polvere da Kg 6 e numero 2 secchi di sabbia da 25 Kg.;
- d) i motori di propulsione delle unità da rifornire devono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- e) durante il bunkeraggio non dovrà essere eseguita alcun'altra operazione che possa generare calore o scintille;
- f) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere mantenuta costante la vigilanza a mezzo di almeno un dipendente della ditta concessionaria del distributore fisso, in possesso di attestato di idoneità ai sensi dell'articolo 3 del D.L. 01.10.1996, n° 512, e del D.M. 2 settembre 2021, rilasciato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, inoltre, deve essere predisposto un servizio continuativo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo dell'unità navale da rifornire;

- g) è fatto obbligo al Comandante dell'unità navale da rifornire, di predisporre la ventilazione del locale motore, del vano in cui sono installati i serbatoi, sia prima, sia dopo l'operazione di bunkeraggio. Il Comandante dell'unità da rifornire ha, inoltre, ha l'obbligo di mantenere chiuso l'impianto elettrico di bordo, di vigilare affinché sia rispettato il divieto di fumo a bordo e di assicurare che gli estintori in dotazione siano tenuti pronti all'uso;
- h) nel caso di fuoriuscite di prodotto, le operazioni di bunkeraggio dovranno essere immediatamente sospese. In tale evenienza, l'Autorità marittima dovrà essere tempestivamente informata e dovranno essere assunte le azioni più opportune per il contenimento del prodotto sversato, secondo le indicazioni/direttive del precedente articolo 6;
- i) è fatto assoluto divieto di scaricare in mare o spargere sulla banchina eventuali residui di carburante rimasto nelle manichette ovvero accidentalmente caduto in banchina;
- j) durante il bunkeraggio, tutti gli ombrinali e le altre aperture della nave devono rimanere chiusi;
- k) tra bordo e terra dovrà essere stabilito un sistema di comunicazione che possa essere utilizzato per chiedere, se del caso, l'interruzione immediata delle operazioni.

TITOLO V

RIFORNIMENTO DEI DISTRIBUTORI FISSI

ARTICOLO 16

“Rifornimento dei distributori fissi”

Il rifornimento dei distributori fissi in banchina può essere effettuato tramite autobotti nel rispetto delle condizioni previste dal Decreto del Ministro dell'Interno del 31 luglio 1934 e ss.mm.ii. A tale scopo, i gestori degli impianti fissi dovranno fare pervenire, con congruo anticipo, idonea comunicazione a questa Autorità marittima.

Ciascuna autobotte, con eventuale rimorchio, può entrare nell'ambito portuale solo dopo che la precedente autobotte impegnata nelle medesime operazioni di rifornimento sia uscita dal porto.

La zona circostante all'area del travaso deve essere delimitata con una recinzione (su cui dovranno essere sistemati cartelli recanti la scritta "**vietato fumare e fare uso di fiamme libere**") in modo da impedire l'avvicinarsi di persone estranee.

Qualora vengano utilizzate transenne mobili l'area deve essere di ampiezza non inferiore a 20 metri, segnalata con cartelli riportanti la medesima dicitura di avviso di pericolo.

ARTICOLO 17

“Prescrizioni per l'introduzione di carburante nei serbatoi dei distributori fissi”

Il rifornimento di carburante, a mezzo autobotte, dei serbatoi dei distributori fissi in banchina deve essere eseguito con le seguenti prescrizioni:

- a. durante il rifornimento deve essere assicurata una costante vigilanza da parte di almeno un dipendente della ditta concessionaria del distributore fisso, in possesso di attestato di idoneità ai sensi dell'articolo 3 del D.L. 01.10.1996, n° 512 e del D.M. 2 settembre 2021, rilasciato dal Comando provinciale dei Vigili del Fuoco.
- b. le operazioni possono essere consentite esclusivamente in relazione a prodotti con punto di infiammabilità, determinato con il sistema a vaso chiuso $\geq$ a 60°. La quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 (trenta) tonnellate per ogni autobotte;
- c. in caso di rifornimento con più autobotti, ciascuna di esse, può entrare in porto solo dopo che la precedente autobotte impegnata, nello stesso rifornimento, sia uscita dal porto, fermo restando che i mezzi impegnati devono lasciare l'ambito portuale immediatamente dopo il rifornimento;
- d. le autobotti ed i loro rimorchi, dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili;
- e. durante il rifornimento non dovranno essere eseguiti lavori e/o operazioni commerciali;
- f. per tutta la durata del travaso, nelle aree circostanti ai serbatoi dei distributori fissi in banchina ed alle autobotti, non devono essere presenti altri automezzi, natanti o persone estranee alle operazioni, la zona interessata da queste ultime deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante "**PERICOLO - VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE E DI ESEGUIRE LAVORI A CALDO**";
- g. nei pressi delle tubazioni impiegate per il rifornimento devono essere collocati, a cura della ditta incaricata del rifornimento, due estintori a schiuma della capacità non inferiore a litri 9 ed un contenitore di sabbia di Kg 25, con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
- h. il conducente dell'autobotte deve presenziare per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza, i provvedimenti necessari in caso di emergenza;

- i. le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di legge richiamati all'articolo 8 del presente regolamento;
- j. L'autobotte deve essere munita:
 - di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore;
 - di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante;
 - almeno n. 2 estintori di tipo omologato;
- k. durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminamento di 10 lux;

TITOLO VI

ALTRE DISPOSIZIONI

ARTICOLO 18

“Dotazione dei distributori fissi di carburante”

- Ciascun distributore fisso di carburante deve essere munito di:
- a) dotazioni di sicurezza antincendio stabiliti dal certificato di prevenzione incendi rilasciato dal Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Agrigento;
 - b) delle eventuali ulteriori dotazioni di sicurezza prescritte dalla Locale Commissione di cui all'art. 48 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione;
 - c) mezzi idonei, “ghiotte”, per la raccolta di piccoli quantitativi di carburante eventualmente fuoriuscito dalla tubazione, dai raccordi e dalle valvole;
 - d) attrezzatura atta ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleo assorbenti);
 - e) almeno due sacchi da kg. 25 (venticinque) di materiale assorbente di tipo approvato e relative attrezzature di raccolta, per la bonifica delle acque eventualmente inquinate;
 - f) apposito cartello riportante l'orario di apertura dell'impianto, il recapito telefonico ove è prontamente reperibile il responsabile, incluso il recapito ove sono custodite le dotazioni antinquinamento durante il periodo di chiusura dell'impianto stesso, nonché i numeri di emergenza dei Vigili del Fuoco e dell'Autorità Marittima.

Le attrezzature antinquinamento, nonché i prodotti disinfuanti di cui sopra, dovranno essere tenuti a disposizione dell'Autorità Marittima per ogni eventuale esigenza od emergenza di “inquinamento marino” da idrocarburi o da sostanze liquide nocive affini, che dovesse verificarsi in ambito portuale e/o extra portuale, indipendentemente dalle operazioni di bunkeraggio che interessino il distributore.

ARTICOLO 19

“Obblighi dei gestori degli impianti fissi”

- I gestori degli impianti fissi di distribuzione di carburanti hanno l'obbligo di:
- ❖ delimitare con segnaletica orizzontale e verticale **visibile dal lato mare**, il tratto di banchina destinata all'ormeggio delle navi da rifornire. Sul ciglio di tale banchina, lato mare, dovrà essere disegnata una linea continua di 30 cm. di larghezza e di colore giallo fuoforescente e/o catarifrangente per l'esatta individuazione dell'area di ormeggio; all'inizio ed alla fine del tratto di banchina destinata all'ormeggio delle navi da rifornire dovranno essere predisposti adeguati cartelli - sui quali dovranno essere altresì riportati gli estremi della presente ordinanza - contenenti la dicitura **“BANCHINA DESTINATA AL RIFORNIMENTO A MEZZO DI DISTRIBUTORE FISSO DI CARBURANTE — È VIETATO L'ORMEGGIO ALLE UNITÀ NAVALI NON INTERESSATE ALLE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO”**;
 - ❖ delimitare con segnaletica orizzontale e verticale **visibile da terra**, il tratto di banchina riservata alle operazioni di rifornimento delle navi. Dal ciglio di tale banchina dovrà essere disegnato un rettangolo avente il lato maggiore di lunghezza equivalente al tratto di banchina riservata ed il lato minore di 4 metri lineari dal ciglio banchina; tale area dovrà essere delimitata con linee continue aventi una larghezza di 20 cm. di colore giallo fuoforescente e/o catarifrangente; nei due vertici esterni del rettangolo dovranno essere predisposti due cartelli stradali di divieto di fermata e due cartelli contenenti la dicitura **“AREA RISERVATA ALLE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO DELLE UNITÀ NAVALI — È VIETATA LA SOSTA E LA FERMATA DEI VEICOLI”**; a tergo dei precitati cartelli dovranno essere riportati gli estremi della presente ordinanza;
 - ❖ mantenere il servizio di reperibilità h 24 7/7 per il bunkeraggio urgente per le unità navali adibite al soccorso pubblico.

ARTICOLO 20

“Prescrizioni di attenzione alla manovra per le altre navi”

Qualsiasi mezzo che si trovi a manovrare in vicinanza di navi/unità interessate alle operazioni di bunkeraggio, deve procedere con la massima cautela, manovrando alla minima velocità di governo allo scopo di evitare moto ondoso, avendo cura di osservare, comunque, la debita distanza di sicurezza.

TITOLO VII AUTORIZZAZIONI

ARTICOLO 21

“Obblighi”

Per poter effettuare il rifornimento di combustibili liquidi e lubrificanti a mezzo di autobotti o bettolina alle navi, è necessaria, di volta in volta, la preventiva autorizzazione dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata.

La predetta autorizzazione non è richiesta per i rifornimenti alle navi effettuati presso i distributori fissi.

Per i rifornimenti che riguardano navi militari è sufficiente la semplice comunicazione via radio da parte del comandante dell'unità.

ARTICOLO 22

“Autorizzazioni per il bunkeraggio alle navi mercantili”

La richiesta di autorizzazione al bunkeraggio a mezzo di autobotte deve essere avanzata, in orario di ufficio, alla Sezione Tecnica, sicurezza e difesa portuale, dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata utilizzando il portale dedicato NMSW PMIS.

La predetta richiesta sarà a cura del Comandante della nave da rifornire e dell'Agenzia marittima che rappresenta la nave stessa, o per suo conto e nome, dall'Agenzia marittima che rappresenta la nave stessa nel porto di Licata, e dovrà pervenire con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'ora di previsto inizio dell'operazione.

1) La domanda, con allegata una marca da bollo del valore vigente, deve contenere i seguenti dati:

- a) tipo di nave da rifornire (nave a carico secco, nave cisterna, traghetto passeggeri, ecc.);
- b) nome della nave e numero IMO;
- c) tipologia di carico a bordo;
- d) posto di ormeggio assegnato o che si prevede verrà assegnato;
- e) data e ora di inizio operazioni e durata prevista delle stesse;
- f) nome della ditta fornitrice.

A sua volta, la Ditta/Impresa rifornitrice dovrà assicurare che l'autista dell'autobotte è stato reso edotto delle norme del presente Regolamento ed è stato indottrinato dettagliatamente in merito alle proprie competenze/responsabilità.

La medesima Ditta/Impresa dovrà, inoltre, comunicare:

- g) numero di targa dell'autobotte e le generalità complete del conducente;
- h) gli estremi del certificato di collaudo dell'autobotte;
- i) la quantità del prodotto;
- j) caratteristiche fisiche del prodotto: intendendosi per tali la viscosità, la densità e la temperatura di infiammabilità del prodotto in vaso chiuso, nonché il tenore di zolfo;

Da ultimo, la Ditta/Impresa rifornitrice dovrà attestare che le autobotti (motrici e rimorchi) rispondono alle modalità costruttive previste dalle norme della “Associazione Nazionale Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile” ed a quelle ai sensi del Decreto del Ministro dell'Interno del 31 luglio 1934 e ss.mm.ii.;

1. nel caso di bunkeraggio ad una nave mercantile tramite distributore fisso in

banchina, il gestore dovrà far pervenire una comunicazione via pec all'Ufficio circondariale marittimo di Licata, secondo le modalità di cui sopra, ad eccezione dei punti d), f), g), h), i), j).

2. Il Capo Sezione T.A.O. dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata, verificata la completezza della domanda di bunkeraggio, predisporrà, apposita autorizzazione, conformemente alle prescrizioni contenute nel presente Regolamento;
3. Prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento il Comandante dell'unità da rifornire deve sottoscrivere una dichiarazione, attestando:
 - a) di essere a conoscenza delle disposizioni generali contenute nel presente Regolamento;
 - b) che gli impianti antincendio di bordo sono in piena efficienza, sì da poter essere utilmente attivati (manichette stese, estintori in loco, ecc) prima dell'inizio del rifornimento;

Il Comandante dell'unità da rifornire dovrà, altresì, far conoscere le generalità complete dell'Ufficiale responsabile della vigilanza durante le operazioni di rifornimento.

La dichiarazione di cui al presente punto deve essere consegnata alla Sezione Tecnica, dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata ed una copia della stessa deve essere tenuta a bordo per tutta la durata dell'operazione.

ARTICOLO 23

“Procedura per l'attivazione del servizio di vigilanza antincendio a terra”

Nel caso di rifornimenti con autobotte il servizio di sorveglianza/vigilanza antincendio a terra deve essere richiesto, dall'Agenzia Marittimaaccomandataria della nave, al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Agrigento, secondo le disposizioni di cui al Decreto del Ministro dell'Interno n. 261 del 22.02.1996 e, in ogni caso, con almeno due giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato.

Il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Agrigento disporrà, a sua volta, l'intervento della squadra di vigilanza a terra, attrezzata con automezzo antincendio (motopompa).

In caso di indisponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Agrigento darà comunicazione - entro le successive 24 ore – all'ufficio circondariale marittimo di Licata, che potrà disporre, se del caso, l'impiego della squadra “guardia ai fuochi”.

ARTICOLO 24

“Disposizioni finali”

Le situazioni non contemplate nel presente Regolamento saranno valutate, di volta in volta, dall'Ufficio circondariale marittimo di Licata, sentiti i pareri degli Enti e Servizi, ciascuno per le proprie competenze.

L'Autorità marittima potrà, con giudizio insindacabile, imporre le prescrizioni aggiuntive ritenute necessarie per lo svolgimento delle operazioni in sicurezza, ivi compresa la sospensione delle operazioni di bunkeraggio alle unità navali, quale che sia la modalità di rifornimento.

TITOLO VIII

DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO MEDIANTE BETTOLINE

ARTICOLO 25

“Autorizzazione per l'esercizio del servizio di rifornimento mediante bettoline”

Le imprese che intendano esercitare il servizio di rifornimento mediante bettoline devono essere in possesso di licenza di concessione rilasciata dal Capo del Compartimento Marittimo di Porto Empedocle, ai sensi degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo Regolamento di esecuzione.

Le Imprese dovranno essere iscritte nell' "Elenco Fornitori Combustibile" di cui all'articolo 12 comma 1 del D. lgs. 09 novembre 2007, n. 205.

ARTICOLO 26

“Modalità per il rilascio della Concessione per il servizio di rifornimento combustibili alle navi con l'impiego di Bettolina”

Le imprese che intendono esercitare il servizio di rifornimento mediante navecisterna (bettolina) devono presentare apposita istanza in carta legale al Capo del Compartimento marittimo di Porto Empedocle.

Nella domanda devono essere indicati:

- a) nome, cognome, luogo e data di nascita, cittadinanza, residenza (se persona fisica), denominazione o ragione sociale, sede, nome e cognome del legale rappresentante (nel caso di società);
- b) nome e cognome dell'eventuale procuratore;
- c) numero dei dipendenti (marittimi e lavoratori a terra) e relative mansioni;
- d) numero e tipologia di mezzi nautici destinati al servizio e titolo del possesso o della detenzione (proprietà, noleggio, ecc);
- e) durata della concessione richiesta in relazione al livello degli investimenti effettuati;

Per ottenere la concessione occorre essere in possesso dei seguenti requisiti (il cui possesso può anche essere autocertificato):

1. capacità professionale al servizio di rifornimento attestata dalla struttura dell'impresa, nonché dall'attività svolta negli ultimi tre anni nel settore del trasporto marittimo dei prodotti petroliferi;
2. iscrizione nel registro degli esercenti di commercio o nel registro delle imprese presso le camere di commercio;
3. capacità tecnica consistente nella disponibilità, per un periodo non inferiore alla durata della concessione, dei mezzi navali conformi alle pertinenti norme in materia di sicurezza e antinquinamento e 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 al settore;
 - essere in possesso di certificato STCW 95;
4. 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;
5. assenza di procedure concorsuali;
6. assenza di condanne per delitti puniti con pena superiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure contrabbando, truffa, appropriazione indebita o per delitti contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;
7. non essere destinatario di misure di prevenzione ai sensi della vigente normativa;
8. idonea copertura assicurativa per i danni derivanti dall'espletamento del servizio,

- ivi compresa la copertura P&I per i danni da inquinamento marino;
9. Iscrizione nel registro di cui al secondo comma dell'articolo 68 del Codice della Navigazione, tenuto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

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.

ARTICOLO 27

“Durata della Concessione, canone e cauzione”

La concessione viene rilasciata per un periodo determinato dall'Autorità concedente sulla base del livello degli investimenti effettuati e, comunque, per un periodo, di norma, non inferiore a 10 (dieci) anni.

Il concessionario è tenuto al pagamento di un canone annuo calcolato sulla scorta di quanto previsto dalla Circolare MIT n.16 del 19 luglio 2002, individuato in € 0,50 (zero virgola cinquanta) 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 dei beni del demanio marittimo.

Il concessionario è tenuto a prestare idonea cauzione, anche sotto forma di fidejussione bancaria o polizza assicurativa con società di rilevanza nazionale o internazionale, di importo non inferiore al doppio del canone.

Le tariffe del servizio e le loro eventuali variazioni devono essere comunicate con congruo anticipo al Comandante del porto.

ARTICOLO 28

“Decadenza”

Il Capo del Compartimento marittimo di Porto Empedocle può dichiarare, con provvedimento motivato, la decadenza del concessionario, senza diritto di questi ad alcun indennizzo, con le modalità di cui all'articolo 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) inadempimenti degli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamenti;
- e) mancato esercizio della concessione

ARTICOLO 29

“Autorizzazione”

Chiunque intenda effettuare operazioni di rifornimento a mezzo bettolina nel porto Licata, deve inoltrare, in orario di ufficio, formale richiesta di autorizzazione in bollo alla Sezione Tecnica dell'ufficio circondariale marittimo di Licata, utilizzando il portale dedicato NMSW PMIS.

La richiesta di cui sopra sarà cura del Comandante della nave da rifornire, o dell'Agenzia Marittima che rappresenta la nave stessa nel porto di Licata, con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'ora di previsto inizio dell'operazione.

ARTICOLO 30

“Operazioni di bunkeraggio con bettolina in banchina”

Il rifornimento di combustibile a mezzo di bettolina alle navi ormeggiate alle banchine del porto di Licata di cui al precedente articolo 10, può essere effettuato ottemperando le seguenti prescrizioni:

- a) la nave ricevente, qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7, deve sospendere le operazioni

- commerciali per tutta la durata del rifornimento;
- b) i Comandanti delle due unità (bettoline e navi da rifornire) dovranno concordare il tipo, il numero ed il posizionamento di idonei parabordi da sistemare per le operazioni di ormeggio, atti ad impedire contatti diretti tra i due scafi;
 - c) le modalità di trasferimento del prodotto dovranno essere preventivamente concordate tra i Comandanti delle unità, sulla base delle informazioni tecniche, a firma di entrambi i Comandanti, contenenti le caratteristiche principali delle navi e le condizioni del carico e/o zavorramento delle medesime prima di iniziare le operazioni di trasferimento del carburante, tenendo conto delle variazioni delle condizioni di assetto, di immersione e di stabilità di entrambe le unità nel corso dell'attività; devono altresì essere concordati i mezzi di comunicazione e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa;
 - d) per le navi tipo ro-ro passeggeri e per le navi portacontainers, il bunkeraggio dovrà avvenire in assenza di operazioni di imbarco/sbarco di merci e passeggeri in corso, mentre per le navi da crociera dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per minimizzare la commistione con le altre operazioni commerciali dell'unità;
 - e) tra i Comandanti delle due unità navali, dovrà essere concordato un piano di emergenza con compiti e sequenze delle operazioni da compiere in caso di emergenza;
 - f) le manichette utilizzate dovranno essere conformi a quanto indicato nel precedente articolo 8;
 - g) le manichette impiegate devono essere dotate, nello specifico, di innesti a tenuta perfetta ed essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi. Le parti metalliche della tubazione per il travaso dovranno essere efficacemente collegate *alla messa a terra*;
 - h) dovrà essere presente, per l'intera durata delle anzidette operazioni, una squadra con funzioni antincendio;
 - i) equipotenzialità elettrica – l'inizio delle operazioni di allibo deve essere preceduto dall'adozione, da parte dei comandi di bordo, di ogni provvedimento atto a garantire l'ottenimento della equipotenzialità elettrica tra le unità interessate dall'operazione;
 - j) reti parascintille – tutte le navi che effettuano operazioni di allibo devono tenere in opera ai fumaioi dell'apparato motore, delle cucine, ed ai tubi di scarico, apposita rete parascintille con maglie di grandezza tale da impedire la fuoriuscita di scintille. Nel caso di motore a combustione interna le reti parascintille possono essere sostituite da un dispositivo centrifugo o raffreddante di dimensioni idonee per la ritenzione o il rapido raffreddamento di scintille nei tubi di scarico;
 - k) durante le operazioni di rifornimento la coperta delle unità - ed in particolare la zona afferente i manifolds di attacco manichette - deve essere sgombra da materiali che possano intralciare lo svolgimento, in sicurezza, delle operazioni in questione;
 - l) le operazioni di che trattasi dovranno essere effettuate sotto il diretto controllo del personale designato dei rispettivi comandi di bordo, in modo da poter essere immediatamente arrestate in caso di versamento del prodotto in coperta o fuoribordo;
 - m) durante le anzidette operazioni, gli ombrinali della nave da rifornire e di quella rifornitrice devono rimanere chiusi. Qualora la nave rifornitrice sia ormeggiata con l'ancora in mare, la stessa deve essere in grado di mollare rapidamente l'ancora filandola "per occhio"; a tal fine la nave rifornitrice deve essere in grado di liberare l'ultima maglia della catena azionando il dispositivo dalla coperta;
 - n) durante lo svolgimento delle operazioni, a bordo di entrambe le unità devono essere predisposti servizi continui di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo di personale facente parte dell'equipaggio munito dei certificati di addestramento e di competenza prescritti dalla Convenzione STCW 95 in corso di validità. Devono essere inoltre, disponibili e pronti per l'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 ad essere immediatamente impiegate.
 - o) la ditta concessionaria del servizio antinquinamento dovrà predisporre una idonea

delimitazione dello specchio acqueo in cui si effettua l'operazione a mezzo panne galleggianti, in particolare, le manichette impegnate per il rifornimento dovranno trovarsi all'interno della zona delimitata;

- p) al termine del bunkeraggio, le manichette possono essere scollegate soltanto quando siano state completamente drenate. dopo tale operazione, i Comandanti delle navi comunicheranno all'Autorità marittima il completamento delle operazioni;
- q) nelle ore diurne, le navi intente alle operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali; di notte, dovrà essere utilizzata una luce rossa in testa all'albero visibile per 360°;
- r) i soggetti autorizzati dovranno comunicare alla sala operativa dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata (VHF ch. 16 – 0922 774113) l'inizio ed il termine dell'attività, nonché ogni inconveniente che dovesse verificarsi;
- s) al termine delle operazioni di bunkeraggio la nave rifornitrice dovrà allontanarsi al più presto dalla nave rifornita.

Infine è fatto divieto di effettuare operazioni di bunkeraggio contemporanee nei seguenti casi:

- bunkeraggio con due bettoline o bettolina e autobotte nella stessa banchina commerciale;
- bunkeraggio con bettoline che interessi due banchine commerciali con in comune il medesimo specchio acqueo.

Le bettoline non potranno sostare nel porto di Licata se non per il tempo strettamente necessario alle operazioni di bunkeraggio e, pertanto, potranno accedere all'ambito portuale solo se l'unità da rifornire è pronta a ricevere il bunker.

Solo nel caso in cui siano stati programmati più rifornimenti, tra un'operazione e l'altra, potrà essere concesso dall'Ufficio circondariale marittimo di Licata, di concerto con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, l'ormeggio presso una banchina di disimpegno o ad uno dei punti di fonda individuato nel circondario di Licata.

Le operazioni di affiancamento, ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave da rifornire dovranno essere eseguite in assenza di movimenti e manovre in genere di altre navi all'interno della stessa darsena/bacino.

Qualora la nave rifornitrice dovesse avere delle cisterne vuote, la stessa, prima dell'ingresso nel porto di Licata, avrà l'obbligo di munirsi di un certificato di sicurezza rilasciato dal consulente chimico di porto, dal quale risulti che le operazioni di bunkeraggio possano essere eseguite in condizioni di sicurezza.

ARTICOLO 31

“Operazioni di bunkeraggio con bettolina in acque circondario di Licata”

Se il rifornimento è effettuato nei punti di fonda devono essere osservate, in aggiunta a quanto prescritto dall'articolo precedente, le seguenti prescrizioni:

- a) le operazioni andranno effettuate esclusivamente nelle zone stabilite dall'Autorità marittima;
- b) le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della nave cisterna (bettolina) alla nave che riceve rifornimento devono essere effettuate in osservanza alle norme per prevenire gli abbordi in mare (Colreg' 72) a cura e sotto la responsabilità dei Comandanti e con le modalità da essi concordate;
- c) le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve il 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 travaso del combustibile;
- g) le condizioni meteomarine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento delle condizioni stesse;
- h) è vietata l'esecuzione a bordo, di lavori che possano generare scintille o calore; inoltre è vietato l'uso di fiamme libere;
- i) durante le operazioni di rifornimento, deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato V.H.F./FM sulla frequenza dei servizi portuali.
- j) in caso di sospensione o di interruzione del rifornimento per qualsiasi motivo, la bettolina deve, immediatamente allontanarsi dalla nave rifornita. In tal caso, dovrà essere informata, senza ritardo, l'Autorità marittima.

TITOLO IX

DISPOSIZIONI GENERALI PER GLI ALLIBI DI OLI E SOSTANZE COMBUSTIBILI - ANNESSO II

ARTICOLO 32

“Campo di applicazione”

Le norme del presente capo si applicano alle navi battenti bandiera italiana o straniera che intendono effettuare il trasferimento da una nave all'altra degli oli minerali elencati nell'Appendice I dell'Annesso I della MARPOL 73/78, come emendata, e delle sostanze indicate con le categorie “Y” o “Z” dell'Annesso II della MARPOL 73/78, come emendata, nelle acque del Circondario marittimo di Licata.

Nell'ambito dei suddetti prodotti, possono essere allibati soltanto quelli con punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, $\geq$ a 60 C°. Sono altresì considerati liquidi combustibili quei liquidi aventi punto di infiammabilità, determinato in vaso chiuso, non superiore a 60 C° ma non inferiore a 55 C°, se alla distillazione frazionata non danno più del 2% in volume di distillato a 150 C°.

Il trasferimento da una nave all'altra del carico può essere effettuato soltanto tra navi certificate al trasporto degli stessi olii e delle medesime sostanze di cui si intende effettuare il trasferimento.

Le operazioni di allibo sono consentite nei punti di fonda delle acque del circondario di Licata ovvero nel porto di Licata.

Qualora particolari esigenze lo richiedano, l'Autorità marittima potrà valutare se ed a quali condizioni autorizzare l'allibo in un altro punto di fonda delle acque del circondario, in considerazione delle condizioni meteo marine, della tipologia di traffico previsto e della natura del prodotto da allibare.

ARTICOLO 33

“Definizioni”

- a) **Allibo:** il trasferimento di tutto o parte del carico da una nave all'altra, quando esse sono ormeggiate affiancate;
- b) **Nave Madre:** unità mercantile di stazza maggiore rispetto alla “Figlia”, che deve essere ancorata e che deve effettuare operazioni di carico/scarico durante l'allibo da o per la nave “Figlia”;
- c) **Nave Figlia o di Servizio:** unità mercantile di stazza inferiore alla nave “Madre”, che deve effettuare operazioni di carico/scarico durante l'allibo da o per la nave “Madre”;
- d) **Area di trasferimento:** la zona di mare entro la quale viene effettuata l'operazione di allibo;
- e) **Ormeggio/Disormeggio all'ancora:** l'ormeggio ed il disormeggio della nave figlia rispetto alla nave madre mentre quest'ultima è all'ancora;
- f) **Piano di emergenza:** piano redatto e sottoscritto dal Comando di bordo della nave di servizio (figlia) che deve essere consegnato all'Autorità Marittima unitamente alla richiesta di autorizzazione; il piano in parola deve riportare, nel dettaglio, le istruzioni per la nave da allibare e le azioni da adottare da parte delle due unità in caso di situazioni di emergenza che dovessero verificarsi durante le operazioni di allibo;
- g) **Prontezza operativa:** condizione per la quale un mezzo nautico risulta essere armato, equipaggiato, fermo all'ormeggio, ma pronto a muovere senza ritardo su chiamata dell'Autorità marittima e/o dell'interessato, per intervenire tempestivamente in area di operazioni;
- h) **Zavorra segregata:** quella definita dalla Regola 1 (18), Capitolo I Annesso I della MARPOL 73/78;
- i) **MARPOL 73/78:** Convenzione Internazionale per la prevenzione dall'inquinamento marino causato dalle navi;

- j) **SOLAS 74:** Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e successivi emendamenti;

ARTICOLO 34

“Richiesta Autorizzazione per allibo”

L'effettuazione delle operazioni di allibo deve essere autorizzata dall'Autorità marittima.

La richiesta di autorizzazione deve essere presentata, nei giorni feriali e con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'ora di previsto inizio dell'operazione, alla Sezione Tecnica, sicurezza e Difesa Portuale dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata, tramite portale dedicato NMSW PMIS, in nome e per conto del Comandante dell'unità che deve ricevere il prodotto, dall'Agenzia marittima che rappresenta l'unità stessa nel porto di Licata.

In particolare, l'Agenzia marittima dovrà indicare i prodotti, in base all'ANNESSE I e II MARPOL, che si intendono trasferire, le relative quantità e le caratteristiche tecniche e fornire:

- a) le procedure operative relative alle operazioni di allibo in conformità al manuale ISM di entrambe le navi;
- b) i certificati di sicurezza di entrambe le navi e di dotazioni ai sensi della SOLAS e MARPOL;
- c) il certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (IOPP) di entrambe le navi ed il certificato internazionale di idoneità al trasporto di prodotti chimici liquidi pericolosi alla rinfusa (ICOF), rilasciati ai sensi della convenzione MARPOL 73/78 come emendata, nonché eventuali attestati di idoneità delle navi previsti dalla normativa vigente (NLS certificate);
- d) le informazioni tecniche, a firma di entrambi i Comandanti delle navi, relative alle caratteristiche principali delle navi ed alle condizioni del carico e/o zavorramento delle stesse prima di iniziare le operazioni di allibo;
- e) i certificati di assicurazione (in corso di validità) per la copertura dei danni da inquinamento marino;
- f) le dichiarazioni di entrambi i Comandanti delle navi, nelle quali si attesti il buon esito dei controlli preliminari.

Contestualmente o successivamente alla richiesta di autorizzazione per l'allibo, dovrà essere presentato all'Ufficio circondariale marittimo di Licata, un piano di emergenza concordato tra i Comandanti delle due navi, che assegni al personale di bordo i compiti e le sequenze delle operazioni da compiere in caso di emergenza;

E' fatto obbligo comunque, di mantenere mezzi antinquinamento con panne galleggianti, mezzi antincendio pronti all'uso con personale in preallarme, che sia in grado di intervenire in zona, in caso di necessità, entro un'ora dalla richiesta.

ARTICOLO 35

“Richiesta Autorizzazione per allibo con particolari tipi di navi”

Qualora si intenda effettuare l'allibo con nave petroliera non munita di doppio scafo ed autorizzata ad operare secondo il calendario individuato nel Regolamento CE nr. 417/2002 come modificato dal Regolamento CE 1163/2009, oppure con nave non munita di impianto di gas inerte, la documentazione indicata nel precedente articolo dovrà essere integrata da apposita dichiarazione della società armatrice che provvederà:

1. a garantire la presenza sottobordo di idoneo mezzo antinquinamento in classe rec-oil, con componente antincendio, dotato di una congrua scorta di panne oleoassorbenti, di solventi o disperdenti riconosciuti idonei all'impiego in mare per la bonifica dalla contaminazione di idrocarburi petroliferi. L'impiego dei solventi e disperdenti deve essere in ogni caso, autorizzato dall'Ufficio circondariale marittimo di Licata, sentito il competente Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;
2. a garantire, a scopo preventivo, la stesura di panne galleggianti alturiere intorno alla nave o quantomeno la delimitazione dello specchio acqueo in prossimità delle manichette e/o manifolds. Il mezzo antinquinamento in classe rec-oil dovrà, inoltre, garantire la

tempestiva stesura di panne galleggianti e la loro movimentazione in caso di variazioni della direzione del vento.

A bordo sia della nave madre che della nave figlia dovranno essere, comunque, disponibili idonei dispositivi per contrastare l'emergenza inquinamento.

Prima dell'accosto delle due navi, copia della documentazione del carico (GESAMP/EHS Product Data Reporting Form ricorrendone i casi) dovrà essere inviata al Consulente chimico del Porto, per ottenere l'apposito certificato di sicurezza per le operazioni. Detto certificato dovrà pervenire all'Ufficio circondariale marittimo di Licata, ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'allibo e dovrà indicare le eventuali ulteriori precauzioni di sicurezza da adottare in base al prodotto specifico da allibare.

ARTICOLO 36

“Designazione degli Ufficiali responsabili delle operazioni”

Per il controllo di tutte le operazioni connesse all'allibo, ciascun Comandante deve designare l'Ufficiale o gli Ufficiali responsabili, precisando il turno di guardia. Di tale nomina va data informazione all'Ufficio circondariale marittimo di Licata.

Durante l'allibo, ogni Ufficiale è responsabile della vigilanza continuativa delle operazioni per il turno cui è assegnato.

ARTICOLO 37

“Autorizzazione alle operazioni di accosto e allibo”

L'autorizzazione alle operazioni di accosto e allibo, verrà rilasciata dall'Autorità marittima all'esito dell'esame della documentazione di cui ai precedenti articoli e degli accertamenti ritenuti opportuni in base alle condizioni meteo-marine. Le operazioni di accosto e allibo dovranno iniziare in ore diurne (dall'alba al tramonto) e potranno continuare in orario notturno purchè siano garantiti idonei punti di illuminazione per intensità, numero e posizione della zona di operazioni.

Le operazioni di trasferimento del carico da una nave all'altra, potranno essere autorizzate anche in ore notturne, a condizione che gli olii combustibili abbiano un punto di infiammabilità $\geq$ a 60° C e che vengano sistemati punti luce addizionali giudicati soddisfacenti dall'Autorità marittima per intensità, numero e posizione. In ogni caso dovranno essere garantiti i valori di illuminazione pari a 10 LUX in prossimità dei manifolds e delle flange di congiunzione tra le manichette/bracci di carico di pompaggio del prodotto.

Qualora le operazioni di allibo avvengano tra navi di cui almeno una rientri nella tipologia di cui al precedente articolo 35, l'Autorità marittima, salvo casi particolari di volta in volta valutati, autorizzerà le suddette operazioni soltanto in orario diurno, ovvero, da mezz'ora dopo il sorgere del sole a mezz'ora prima del tramonto.

ARTICOLO 38

“Inertizzazione delle cisterne del carico”

Le navi dotate d'impianto di inertizzazione per le cisterne del carico devono tenere tale impianto in funzione durante le operazioni di allibo.

A tal riguardo oltre alle prescrizioni contenute nel manuale operativo per l'impiego a bordo del Gas Inerte, devono essere rispettate le seguenti prescrizioni aggiuntive:

- il contenuto di ossigeno della linea del gas inerte non deve essere superiore al 5%;
- il contenuto di ossigeno in tutte le cisterne non deve essere superiore al 5%.
- all'interno delle cisterne sia della nave madre sia della nave di servizio deve essere presente una pressione positiva;

Le navi non dotate di impianto di Gas Inerte, obbligatoriamente previsto dalla convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), non possono effettuare l'allibo.

ARTICOLO 39

“Comunicazioni tra le navi”

Al fine di evitare incomprensioni, le comunicazioni tra le navi dovranno essere effettuate in una lingua precedentemente concordata, ovvero impiegando lo Standard Marine Communication Phrases pubblicato dall'International Maritime Organization (IMO).

Appena possibile, e comunque prima di ultimare la fase di avvicinamento della nave di servizio alla nave madre, le due navi devono stabilire contatti iniziali via radio per coordinare sia le manovre di avvicinamento, ormeggio e disormeggio, nonché, le operazioni connesse al trasferimento del carico.

ARTICOLO 40

“Avvicinamento, ormeggio e disormeggio”

Le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio delle navi dovranno essere concordate preventivamente dai Comandanti delle due unità impegnate e dovranno essere effettuate, sotto la loro diretta responsabilità, sempre con velocità di sicurezza secondo la definizione fornita dall'articolo 6 delle pertinenti Norme Internazionali per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72).

I Comandanti delle due unità dovranno, altresì, concordare il numero (sufficiente in base alla lunghezza delle navi) di idonei parabordi (fenders) atti ad impedire contatti diretti tra i due scafi.

È facoltà dei comandi di bordo delle navi “figlia” e “madre” farsi coadiuvare nei posti di manovra a bordo nave dal personale del locale gruppo ormeggiatori qualora gli equipaggi di bordo siano privi di idoneo personale per le manovre o questo sia insufficiente all'incombenza.

Il pilota del porto dovrà garantire il servizio di pilotaggio a bordo della nave “figlia” sia in fase di avvicinamento/ormeggio che in fase di allontanamento/disormeggio dalla nave “madre”.

Appena terminate le operazioni di accosto della nave “figlia” alla nave “madre”, il pilota dovrà darne comunicazione via VHF/FM all'Autorità marittima.

In relazione al tonnellaggio della nave “figlia”, il servizio di rimorchio, dovrà essere garantito secondo quanto previsto dalle pertinenti Ordinanze emanate dall'Ufficio circondariale marittimo di Licata.

Il sistema di ormeggio deve essere dimensionato in modo tale che i movimenti relativi tra le due unità, ormeggiate nelle condizioni ambientali previste, siano compatibili con la flessibilità delle manichette o dei bracci di carico utilizzati.

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

Gli Ufficiali addetti alle manovre devono essere dotati di ricetrasmittitori portatili aventi le caratteristiche di sicurezza intrinseca, richieste per operare in spazi pericolosi per la presenza di gas o vapori infiammabili (normativa ATEX).

A bordo di ciascuna nave deve essere disponibile almeno un ricetrasmittitore di riserva.

Le navi in operazioni di allibo devono esibire i necessari segnali previsti dalle Norme Internazionali per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72), nonché, dal Codice Internazionale dei segnali.

ARTICOLO 41

“Misure di sicurezza aggiuntive”

Al fine di implementare la cornice di sicurezza entro la quale devono svolgersi, a mente degli articoli precedenti le operazioni di allibo, è fatto obbligo di adottare le misure aggiuntive di seguito elencate:

- 1) le navi che siano dotate di un sistema di protezione catodica dello scafo a corrente impressa devono essere poste fuori servizio per tutta la durata delle operazioni di allibo;

- 2) prima di iniziare le operazioni di allibo e periodicamente nel corso delle stesse, deve essere controllato lo stato di isolamento dell'impianto elettrico. Qualora l'impianto elettrico presenti delle anomalie, deve essere immediatamente individuato il circuito in dispersione e lo stesso deve essere isolato;
- 3) prima di iniziare le operazioni di allibo, i Comandanti di bordo devono adottare ogni provvedimento atto a garantire l'ottenimento della equipotenzialità elettrica tra le unità interessate;
- 4) le navi interessate devono tenere in opera ai fumaioi dell'apparato motore, delle cucine ed ai tubi di scarico, apposita rete parascintille con maglie di grandezza tale da impedire la fuoriuscita di scintille. Nel caso di motore a combustione interna, le reti parascintille possono essere sostituite da un dispositivo centrifugo o raffreddante di dimensioni idonee per la ritenzione o il rapido raffreddamento di scintille nei tubi di scarico.

ARTICOLO 42

“Modalità di trasferimento del carico”

Le modalità di trasferimento del carico dovranno essere preventivamente concordate tra i Comandanti delle navi sulla base delle informazioni tecniche di cui all'articolo 34 del presente Regolamento, tenendo conto delle variazioni delle condizioni di assetto, di immersione e di stabilità di entrambe le navi nel corso dell'allibo, nonché, delle eventuali specifiche disposizioni impartite dall'Autorità marittima.

La distanza massima tra i manifolds delle navi dovrà essere preventivamente calcolata al fine di utilizzare manichette o bracci di carico di lunghezza adeguata; tali sistemi dovranno essere adeguatamente sistemati al fine di evitare sfregamenti e curvature eccessive.

Dovrà, inoltre, essere accertato l'isolamento elettrico di tutti i cavi di ormeggio, delle manichette/bracci di carico, nonché, degli altri mezzi di collegamento tra le due navi.

L'allibo dovrà avvenire in conformità alle procedure operative di sicurezza e stabilità del manuale ISM. Dovranno essere, comunque, rispettate le seguenti prescrizioni:

- ❖ divieto di fumo a bordo e usare fiamme libere e di esecuzione ai lavori a caldo;
- ❖ le attrezzature antincendio devono essere preparate e pronte all'uso;
- ❖ devono essere chiuse tutte le porte, i portellini e le prese d'aria dei locali alloggio;
- ❖ nessuna porta di comunicazione con il ponte di coperta deve restare aperta;
- ❖ l'impianto IGS (impianto gas inerte), se presente, deve essere mantenuto in funzione durante tutta l'operazione di allibo;
- ❖ le cucine a fiamma di bordo devono essere tenute spente;
- ❖ l'allibo deve essere effettuato in modo da evitare l'apertura delle valvole di sicurezza dei serbatoi;
- ❖ devono essere disattivati tutti gli impianti di soffiatura dei fasci tubieri delle caldaie;
- ❖ tutte le condotte del carico che non devono essere usate siano chiuse con flange cieche
- ❖ devono essere, altresì, chiuse le valvole in entrata;
- ❖ gli ombrinali devono essere opportunamente tappati;
- ❖ le maniche a vento attraverso le quali è possibile che avvenga la penetrazione di GAS nei locali alloggi devono essere opportunamente sistemate ed orientate;
- ❖ i comandi delle navi devono prevedere un servizio di vigilanza continua per l'immediata e tempestiva chiusura delle valvole e per le altre manovre di intercettazione da eseguire in caso di fuoriuscita di prodotto inquinante, rottura di manichette od inconvenienti di altro genere;
- ❖ durante le operazioni di allibo deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF/FM sulla frequenza di soccorso.

Qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o pericolosi durante l'allibo, i Comandanti delle navi, oltre a fermare immediatamente le operazioni di trasferimento del carico, sono tenuti a porre in essere tutti i provvedimenti di urgenza ritenuti più opportuni; ciò allo scopo di contenere l'evento e di evitare ulteriori e più gravi conseguenze.

Delle situazioni di cui al comma precedente dovrà essere data immediata informazione

all'Autorità marittima e, al riguardo, si dovrà dar corso, con la massima tempestività, alle operazioni di bonifica ex articolo 12 della Legge 31.12.1982, n. 979 e ss.mm.i., modificata dalla L. 28/12/2015 n. 221 e ss.mm.ii..

ARTICOLO 43

“Condizioni meteorologiche”

Le operazioni di allibo devono essere eseguite in presenza di condizioni meteo marine favorevoli e, comunque, conformemente alle procedure di sicurezza indicate nel relativo manuale ISM.

In caso di peggioramento delle condizioni meteo marine, soprattutto in presenza di maltempo accompagnato da scariche elettriche, le operazioni di allibo devono essere immediatamente sospese.

Di tale sospensione, e dell'eventuale ripresa delle operazioni, deve essere tempestivamente informata la sala operativa dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata.

ARTICOLO 44

“Manichette per le operazioni di allibo”

Le manichette ovvero i bracci di carico da impiegare per le operazioni di allibo, devono riportare i dati identificativi stampigliati sulle flange, debbono essere omologate e collaudate dall'Ente Tecnico o da altro Registro di classificazione aderente all' I.A.C.S.

Ogni manichetta (o braccio di carico) deve essere dotata di apposito certificato, copia del quale deve essere esibito a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, contenente le seguenti informazioni:

- ❖ massima pressione di esercizio;
- ❖ minima pressione di esercizio;
- ❖ massima temperatura di esercizio (se del caso in relazione alla viscosità el prodotto oggetto di allibo);
- ❖ minima pressione di esercizio;
- ❖ involuppo di tutte le posizioni di esercizio della flangia di connessione del braccio di carico, inclusi i limiti di allarme;
- ❖ rapporto sugli sforzi nelle diverse condizioni di carico;
- ❖ massima velocità del vento ammissibile per l'esercizio;
- ❖ prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
- ❖ data e pressione di collaudo;
- ❖ Ente che ha effettuato il collaudo.

Inoltre devono essere presenti i certificati dei seguenti test:

- ❖ Test di bilanciamento;
- ❖ Test di connessione/sconnessione rapida;
- ❖ Test del rilascio in emergenza (se presente)
- ❖ Test dei circuiti idraulici pressati a 1,5 volte la pressione di progetto.

Infine, la flangia rapida di connessione/sconnessione deve essere costruita in accordo ad uno standard riconosciuto.

Al termine delle operazioni di allibo, le manichette possono essere scollegate soltanto quando siano state completamente drenate. Dopo tale operazione, i Comandanti delle navi comunicano all'Autorità marittima il completamento delle operazioni.

ARTICOLO 45

“Prevenzione/eliminazione di situazioni di pericolo e controlli preliminari”

Prima dell'inizio delle operazioni, i Comandanti delle navi devono effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante, allo scopo di verificare l'assenza di

idrocarburi/oli vegetali o loro derivati; analogo controllo deve essere effettuato al termine delle operazioni.

Durante le operazioni di allibo devono essere, comunque, predisposte a bordo delle unità navali apposite ghiotte o altri accorgimenti idonei alla raccolta di fuoriuscite accidentali.

Prima di iniziare le operazioni di allibo i Comandanti delle navi devono effettuare i controlli previsti dalle chek-list di cui alle procedure ISM e devono controllare i seguenti impianti:

- ❖ impianti di ventilazione dei locali pompe del carico, dei locali motore, del cargo control room (se esistente);
- ❖ gas inerte delle cisterne del carico;
- ❖ linee antincendio in coperta con relative manichette ed idranti;
- ❖ impianti fissi di estinzione incendio a schiuma o a gas inerte;
- ❖ stato di isolamento dell'impianto elettrico e dei collegamenti delle navi;
- ❖ sistemazione in prossimità dei manifolds di due manichette addizionali con relativo boccalino a doppio uso, collegate all'impianto idrico antincendio, e due estintori portatili a polvere o a schiuma;
- ❖ buono stato di efficienza dei mezzi di protezione individuale e dei mezzi antincendio supplementari.
- ❖ pressatura delle manichette per l'allibo a 1.5 volte la pressione di esercizio, non anteriore a 15 giorni all'effettuazione dello stesso;
- ❖ cavi di rimorchio posizionati in modo da permettere un rapido aggancio in caso di emergenza.

ARTICOLO 46

“Impianto antincendio”

Le attrezzature fisse e mobili antincendio delle navi che effettuano operazioni di allibo devono essere tenute in perfetto stato di efficienza e pronte all'uso immediato. Le manichette antincendio devono essere munite di boccalini a doppio uso (getto-pioggia), collegate agli idranti e distese in coperta.

A bordo la pressione del collettore antincendio deve essere costantemente mantenuta a livello di esercizio. Qualora la zona del carico sia protetta da un impianto fisso di estinzione incendi non del tipo a schiuma, per la protezione del ponte di coperta deve essere predisposto un impianto mobile a schiuma di idonea capacità in relazione alla superficie da coprire.

Qualora una o entrambe le navi non siano dotate di impianto fisso di spegnimento incendi per la zona del carico, fermo restando l'obbligo dell'impianto mobile a schiuma per la protezione del ponte di coperta, le operazioni di allibo dovranno essere effettuate con l'ausilio di un idoneo mezzo navale equipaggiato con mezzi idonei a lanciare la schiuma sul ponte delle navi per la protezione del ponte di coperta.

Qualora siano allibati prodotti per i quali risulta $60^{\circ}\text{C} \geq T_i \leq 90^{\circ}\text{C}$ (Temperatura di infiammabilità compresa tra i valori [estremi inclusi] di 60°C e 90°C .), deve sempre essere individuato, per finalità antincendio, nell'istanza di allibo, un rimorchiatore, o altro mezzo equipollente in prontezza operativa, che, a richiesta della Autorità marittima, possa intervenire in area operazioni senza ritardo.

Nel caso in cui gli impianti antincendio fossero tutti o in parte inefficienti per qualsiasi ragione, il Comandante della nave ha l'obbligo di sospendere le operazioni di allibo informandone tempestivamente l'Autorità Marittima.

ARTICOLO 47

“Servizio di vigilanza antincendio espletato da personale abilitato”

Fermo restando che i Comandanti delle navi coinvolte nelle operazioni di allibo sono tenuti alla rigorosa osservanza della prevenzione degli incendi, i Comandi di bordo possono prevedere, in maniera discrezionale, la presenza di Guardie ai Fuochi.

La presenza di Guardie ai Fuochi a bordo delle navi interessate dalle operazioni di allibo è obbligatoria in misura di almeno n. 2 unità, quando la nave rientri anche in uno solo dei seguenti casi:

- non sia provvista di idonea squadra antincendio di bordo;
- il personale della squadra antincendio di bordo sia già impegnato in compiti connessi alle operazioni di allibo;
- sia sprovvista di impianto antincendio del piano di coperta.

ARTICOLO 48

“Prevenzione contro l’inquinamento”

Al fine di scongiurare pericoli di inquinamento dell’ambiente marino, devono essere disposte, da un mezzo nautico adibito al servizio antinquinamento, panne galleggianti di contenimento che circoscrivano l’area di specchio acqueo interessato alle operazioni di allibo.

Inoltre, il mezzo nautico adibito al servizio antinquinamento, armato ed equipaggiato, dovrà essere ormeggiato presso il porto di Licata in prontezza operativa (pronto a muovere a chiamata) per tutta la durata delle operazioni.

In alternativa, a discrezione dei Comandi di bordo delle navi interessate dalle operazioni di allibo, il mezzo nautico adibito al servizio antinquinamento potrà stazionare nelle adiacenze dello specchio acqueo ove si effettua l’allibo.

ARTICOLO 49

“Divieti”

Durante le operazioni di accosto, così come durante le operazioni di allibo, sono vietate le operazioni che modifichino le condizioni di cui al precedente articolo 35 punto e/o che possano generare scintille o calore; è, inoltre, vietato l’uso di fiamme libere e di lampade non a tenuta di gas e non perfettamente antideflagranti.

ARTICOLO 50

“Disposizioni finali”

Eventuali situazioni non contemplate nella presente Ordinanza saranno valutate, di volta in volta, dall’Ufficio circondariale marittimo di Licata, acquisiti i pareri ritenuti necessari.

L’Autorità Marittima potrà, comunque, a proprio esclusivo ed insindacabile giudizio, imporre tutte quelle prescrizioni addizionali ritenute necessarie ed opportune per lo svolgimento in sicurezza delle operazioni di allibo.