



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA MILAZZO

Ordinanza n. 04/2014

REGOLAMENTO DELLE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

Località: Porti del Circondario Marittimo di Milazzo

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Milazzo:

- 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 oli minerali" e successive modificazioni;
- VISTA la legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la Difesa del Mare;
- VISTA la legge 27.12.1973 n° 850 sulla competenza del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco in materia di servizio antincendio negli ambiti portuali;
- VISTA la propria ordinanza n° 20/83 in data 16.07.1983 e successive modifiche ed integrazioni nella parte relativa alla disciplina del bunkeraggio nei porti del circondario marittimo di Milazzo;
- VISTA la propria ordinanza n° 09/1999 in data 26.03.1999;
- VISTA la circolare n°16 prot. DEM/3/1823 in data 18.07.02 del Ministero dei trasporti, oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativa alla disciplina del bunkeraggio nei porti marittimi;
- VISTO il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271 recante "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485";
- VISTO il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272 recante "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485";
- VISTA la propria ordinanza n° 24/2005 in data 24.05.2004 recante "regolamento per l'uso del porto turistico di Portorosa" ed, in particolare, l'articolo 33 comma 5;
- VISTO il Decreto Legislativo 9 Novembre 2007, n.205, relativo all'attuazione delle direttive 2005/33/CE e 1999/32/CE in materia di tenore di zolfo di combustibili per uso marittimo;
- VISTO il Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 recante "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n.123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro";
- VISTE le note prot. n° 7161 in data 12.06.2012 e n° 1062 in data 28.01.2014 del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina;
- VISTA la nota prot. n° 4323 in data 11.06.2012 dell'Ufficio SPRESAL dell'ASP di Messina;
- RITENUTO opportuno aggiornare la disciplina del bunkeraggio nei porti di questo Circondario Marittimo, in modo da adeguarla al mutato quadro normativo nonché alle mutate esigenze di sicurezza marittima;
- VISTI gli articoli 17, 30, 66, 68, 81, I 174 e 1231 del codice della navigazione e gli articoli 59 e 60 del relativo regolamento di esecuzione;

ORDINA

Articolo 1

(Approvazione Regolamento Bunkeraggio)

E' approvato e reso esecutivo l'allegato "Regolamento delle operazioni di bunkeraggio alle navi e nei porti del circondario marittimo di Milazzo", che **entra in vigore il 31 marzo 2014**. Le disposizioni relative all'argomento contenute nell'ordinanza n.20/83 in data 16.07.1983, l'ordinanza n. 09/1999 in data 26.03.1999 e l'articolo 33 comma 5 dell'Ordinanza 25/2004 in data 24.05.2004 nonché ogni altra disposizione in contrasto con il presente provvedimento, sono abrogate.

Articolo 2

(Eccezioni)

Il citato regolamento non si applica alle unità navali appartenenti alle Amministrazioni militari e di polizia che, comunque, devono garantire equivalenti misure di prevenzione antincendio e antinquinamento.

Articolo 3

(Sanzioni)

I contravventori alla presente Ordinanza sono puniti ai sensi degli articoli 1174 e 1231 del codice della navigazione, nonché, nelle fattispecie applicabili, ai sensi dell'art. 296 del decreto legislativo n° 152 in data 03 aprile 2006, salvo che il fatto non costituisca diverso illecito.

Articolo 4

(Disposizioni finali, abrogazioni e pubblicità)

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza che viene pubblicizzata mediante affissione all'albo dell'Ufficio, nonché tramite inclusione alla pagina "ordinanze" del sito www.milazzo.guardiacostiera.it/.

Milazzo, 03/03/2014

f.to

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Fabrizio COKE

REGOLAMENTO DELLE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO ALLE NAVI NEI PORTI DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI MILAZZO

TITOLO 1°

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

(Definizioni)

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- bunkeraggio:** il complesso delle operazioni di rifornimento di liquidi combustibili e lubrificanti destinati alla propulsione ed ai servizi della nave con punto di infiammabilità maggiore/uguale a 60° C - effettuato ad unità navali all'ormeggio in porto.
- nave:** l'unità navale da rifornire;
- autobotte:** quei veicoli cisterna (motrici e rimorchi) rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme stabilite dal Dipartimento per i Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché di quelle previste dalla vigente normativa (ADR) per il trasporto di merci pericolose su strada e di quelle contenute nel D.M. 31 luglio 1934 e successive varianti e modificazioni;
- Vigilanza antincendio ed antinquinamento a bordo:** la sorveglianza effettuata dal personale della nave rifornita (addetto al servizio antincendio di bordo e munito di certificazione antincendio STCW), nel corso di tutta l'operazione di bunkeraggio;
- Vigilanza 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, svolta in banchina nel corso delle operazioni di rifornimento della nave a mezzo autobotti.

Articolo 2

(Condizioni meteorologiche)

Le operazioni di bunkeraggio devono essere eseguite in presenza di condizioni meteo marine favorevoli.

In caso di peggioramento delle condizioni stesse, in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche, le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, disciplinate dal presente Regolamento, devono essere immediatamente sospese e l'autobotte con l'eventuale rimorchio devono essere parcheggiati in località isolata. Di tale sospensione, e dell'eventuale ripresa delle operazioni, dovrà essere tempestivamente informata la Sala Operativa della Capitaneria di Porto, da parte dei responsabili.

Articolo 3

(Inquinamento)

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.

Durante il rifornimento, qualora si verificassero fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il servizio di rifornimento sono tenuti ad informare immediatamente l'Autorità Marittima.

In tali casi devono essere immediatamente sospese le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento.

L'Autorità marittima provvederà a richiedere l'esecuzione di tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento, per evitare ulteriori e più gravi conseguenze, eventualmente disponendo qualora necessario, a norma dell'articolo 12 della Legge 979 del 31.12.1982, l'intervento di bonifica degli specchi acquee da parte di idonee Ditte specializzate.

L'obbligo d'informazione sussiste, per gli stessi soggetti, anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali.

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 4

(Caratteristiche delle manichette)

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 e 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. 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). 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.

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.

TITOLO 2°

BUNKERAGGIO CON AUTOBOTTE

Articolo 5

(Autorizzazione)

Per effettuare il bunkeraggio con autobotte il Comandante o l'agente raccomandatario marittimo della nave da rifornire deve richiedere autorizzazione alla competente autorità marittima, utilizzando il fac-simile in allegato 1.

Le operazioni di bunkeraggio con autobotte possono essere eseguite nell'arco delle 24 ore. Nel caso di operazioni notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata in regola con le disposizioni in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro e l'impianto elettrico realizzato deve essere conforme alle vigenti norme di settore.

Tali autobotti, negli intervalli di tempo necessari per l'effettuazione delle operazioni doganali ovvero nel periodo di attesa per l'arrivo della nave da rifornire dopo l'effettuazione delle suddette operazioni, dovranno sostare nei n.2 stalli predisposti dall'Autorità Portuale lungo il molo Marullo.

Articolo 6

(Prescrizioni generali)

Sono vietate le operazioni di bunkeraggio effettuate a mezzo autobotte nell'ambito dei porti del Circondario Marittimo di Milazzo fatta eccezione per le unità navali che non possono accostare agli impianti di rifornimento.

Il bunkeraggio alla nave a mezzo autobotte può avvenire nel porto di Milazzo, lungo il molo L. Marullo (compreso Molo Foraneo), la banchina XX Luglio (compreso dente XX Luglio) e presso la Banchina Eolie. È assolutamente vietato operare in tal senso lungo la banchina Luigi Rizzo. Non è ammessa, per motivi di sicurezza, la contemporaneità di operazioni di bunkeraggio a più navi in banchine limitrofe, salvo casi eccezionali da valutarsi, di volta in volta, ad insindacabile giudizio dell'Autorità Marittima.

Il rifornimento può essere di combustibile liquido o di lubrificanti il cui punto di infiammabilità, determinato con il sistema a vaso chiuso, sia superiore o uguale a 60° C.

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

1. Presenza di una squadra di almeno n.2 unità del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco o del Servizio Integrativo Antincendio dotata di autopompa antincendio per il servizio di vigilanza antincendio. Le operazioni di bunkeraggio non possono essere intraprese senza la suddetta vigilanza che dovrà essere garantita per tutta la durata delle operazioni. Per 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. Tale disposizione non si applica per i mezzi tecnico-nautici se muniti di sistemi fire-fighting;
2. Il rifornimento deve essere effettuato a circuito chiuso. Devono essere all'uopo impiegate manichette flessibili in condizioni di perfetta efficienza, di adeguata lunghezza e con innesti a perfetta tenuta stagna e debitamente collaudati. Ove si verifici spandimento di liquidi a bordo o sulla banchina, l'operazione deve essere sospesa fino a nuovo ordine;
3. Dette manichette devono avere una lunghezza adeguata per poter essere impiegate presso tutte le Banchine presenti in Porto a prescindere da dove è stata destinata ad ormeggiare la Nave da rifornire. Ciò al fine di garantire il bunkeraggio anche in caso di successive variazioni all'assegnazione dell'accosto;
4. Nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la durata di esso, per un raggio di mt. 200 in ambito portuale, non vi devono essere in corso lavori con impiego di fiamma libera di qualsiasi natura;
5. l'operazione deve essere effettuata con sollecitudine, disciplina e ordine;
6. le tubazioni di carico devono avere caratteristiche tali da evitare eventuali rotture o perdite di liquido;
7. La quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 tonnellate per ogni autobotte;
8. Tra l'autobotte e la nave dovrà essere stabilita la equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa;
9. Durante il rifornimento non dovrà essere eseguito a meno di 50 mt. alcun lavoro né operazioni commerciali, che possa generare innesco;
10. Per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave ed alla autobotte, per un raggio di metri 20 non devono essere presenti altri automezzi, natanti o persone estranee. La zona interessata deve essere opportunamente transennata e segnalata con un cartello indicante "PERICOLO - VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE" a cura del Comando di Bordo;
11. 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 10 ed un contenitore di sabbia con attrezzi per lo spandimento della sabbia stessa;
12. Le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di legge;
13. 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 conformi alle norme sulla sicurezza dei luoghi di lavoro;
14. Il rifornimento di oli lubrificanti a mezzo autobotti è subordinato alle stesse prescrizioni del rifornimento combustibili;
15. Non è consentito il rifornimento di navi traghetto con autobotte in qualsiasi altra condizione (per esempio con autobotte introdotta direttamente nel locale garage chiuso di bordo);
16. Dovranno essere attuate tutte le misure di sicurezza previste dalle vigenti normative atte a prevenire il rischio d'incidente.

Articolo 7

(Autobotte rifornitrice)

Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte possono essere effettuate da società/ditte autorizzate ai sensi dell'articolo 68 del Codice della Navigazione ad operare nei porti del circondario marittimo di Milazzo da parte della capitaneria di porto di Milazzo ovvero dall'Autorità Portuale di Messina e Milazzo per le sole operazioni svolte nelle aree di giurisdizione di tale Ente.

I veicoli cisterna (autobotti), motrici e rimorchi, utilizzati per il bunkeraggio devono essere rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme stabilite dal Ministero dei trasporti e da quelle previste dalle vigenti normative per il trasporto delle merci pericolose su strada nonché quelle contenute nel D.M. 31.07.34 e successive modificazioni. Le manichette utilizzate devono essere in perfette condizioni di impiego, conformi alle norme in vigore, collaudate, controllate, pressate e provviste dei previsti certificati, conservati anche in copia sull'autobotte.

Le autobotti e gli eventuali rimorchi devono entrare in porto uno alla volta e solo quando la nave è pronta a ricevere il rifornimento. Ciascuna autobotte e l'eventuale rimorchio devono uscire immediatamente dopo aver ultimato il rifornimento.

L'autobotte, le parti metalliche della pompa e delle relative tubazioni devono risultare efficacemente messe a terra.

Le autobotti ed i loro rimorchi, dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili.

L'autobotte deve essere munita di reti parascintille alle tubazioni di scarico del motore, dotata di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di pompa di tipo idoneo ed antideflagrante e di almeno n.2 apparecchi estintori d'incendio di tipo omologato, di sufficiente capacità per contrastare eventuali incendi, pronti all'uso.

Il conducente dell'autobotte deve entrare in porto solo dopo che sia stata autorizzata l'operazione di rifornimento e può recarsi sottobordo alla nave da rifornire solo quando questa è pronta a ricevere il prodotto. Il conducente non può allontanarsi dal veicolo durante l'intera durata della sosta in porto e/o del rifornimento, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza e una volta ultimate le operazioni deve uscire immediatamente dal porto.

Il conducente, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, deve verificare che sussistano tutte le condizioni per operare in sicurezza anche compilando il check list in allegato 2 che deve essere conservato a bordo fino alla fine dell'operazione ed esibito quando richiesto al personale delle capitanerie di porto.

Qualora dovesse venir meno anche una sola delle citate condizioni, il conducente deve disporre la sospensione delle operazioni, comunicando l'accaduto all'autorità marittima.

L'inizio e la fine delle operazioni di bunkeraggio devono essere comunicate alla capitaneria di porto di Milazzo dal conducente dall'autobotte, anche tramite l'agente raccomandatario marittimo della nave, a mezzo telefono o altro mezzo di comunicazione.

La società deve comunicare alla capitaneria di porto di Milazzo, il tipo di combustibile fornito alle navi, con l'indicazione del tenore di zolfo ivi contenuto. La stessa società deve consegnare alle unità, di GT non inferiore a 400, la documentazione ed un campione del combustibile rifornito, con le modalità fissate dall'art. 295 comma 11 del Decreto Legislativo n.152/2006.

Articolo 8

(Nave da rifornire)

Prima di iniziare le operazioni di rifornimento il comandante della nave deve verificare che sussistano tutte le condizioni per operare in sicurezza anche compilando il check list in allegato 3 che deve essere conservato a bordo fino alla fine dell'operazione ed esibito, quando richiesto, al personale delle capitanerie di porto.

Qualora dovesse venir meno anche una sola delle citate condizioni, il comandante della nave non deve iniziare le operazioni e, se già in corso, deve sospendere le stesse, comunicando l'accaduto all'autorità marittima.

Durante lo svolgimento delle operazioni gli ombrinali della nave devono essere chiusi e deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.

Le unità navali intente in operazioni di rifornimento dovranno tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno.

Le operazioni di rifornimento dovranno essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all'uopo designato, per l'applicazione delle disposizioni richiamate dal presente regolamento.

Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori dovranno essere provvisti di parascintille.

Durante il rifornimento la nave dovrà sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito possono essere concesse purché non costituiscano pericolo per le operazioni di rifornimento. Ai fini di tale valutazione la Capitaneria di Porto si riserva la facoltà di valutare eventuali richieste 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, dei Vigili del Fuoco.

Ai sensi del decreto legislativo n. 205 in data 09.11.2007, il comando della nave, di GT non inferiore a 400, a seguito del rifornimento di combustibile deve conservare la documentazione ed un campione di combustibile ricevuto; con le modalità fissate dall'articolo 295, comma 1 del Decreto Legislativo n.152/2006.

TITOLO 3°

BUNKERAGGIO A UNITA' NAVALI A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI IN BANCHINA

Articolo 9

(Prescrizioni generali)

Il bunkeraggio a mezzo di distributori fissi in banchina può essere di prodotti liquidi il cui punto di infiammabilità, determinato con il sistema vaso chiuso, sia superiore o uguale a 60° C. I distributori automatici fissi, come definiti dal D.Lgs n°32/98 in data 11.02.1998, in possesso dei prescritti requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni, possono erogare anche prodotti con punto di infiammabilità inferiore a 60° C.

Durante il rifornimento non dovrà essere eseguito a meno di 50 mt. alcun lavoro né operazioni commerciali, che possa generare innesco.

L'erogazione del carburante deve avvenire con nave ormeggiata di fianco a banchina.

Nel caso che si verificano fuoriuscite di prodotto dovranno essere immediatamente sospese le operazioni stesse, informando tempestivamente la Capitaneria di Porto ed attuando i provvedimenti più opportuni per il contenimento del prodotto sversato.

Tra l'unità in fase di rifornimento e le altre in sosta dovrà essere lasciata una zona libera di almeno metri 10.

Dovrà essere sospesa immediatamente le operazioni nel caso di pericoli di incendi e di inquinamenti o altri, informando immediatamente l'Autorità marittima.

E' fatto assoluto divieto di scaricare in mare o spargere sulla banchina eventuali residui di carburante rimasto nelle manichette e accidentalmente caduto in banchina.

Tra il responsabile del rifornimento sia di terra che di bordo dovranno essere presi opportuni accordi per stabilire le modalità e le rate cori cui effettuare l'operazione.

Tra bordo e terra dovrà essere stabilito un adeguato sistema di comunicazione con cui poter, nell'evenienza, chiedere il fermo immediato della caricaione.

Le operazioni devono essere eseguite:

- a) in assenza di avverse condizioni meteo marine accompagnate da scariche atmosferiche;
- b) con illuminazione conforme alle disposizioni in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro.

Articolo 10

(Distributore fisso)

L'esercizio di un distributore fisso per rifornimento di idrocarburi nell'ambito portuale di Milazzo, può essere mantenuto da una società/ditta in possesso di concessione demaniale marittima.

Per l'esercizio dell'attività, anche ai fini della sicurezza marittima e della tutela dell'ambiente, il concessionario deve attenersi a quanto prescritto nel titolo concessionario, nel certificato prevenzioni incendi e nelle altre eventuali autorizzazioni. 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 dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al decreto del Ministero ambiente e della tutela e del territorio e del mare 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 in data 20.01.1999, dello stesso Dicastero di concerto con i Ministeri delle attività produttive e della salute.

Il distributore deve essere in regola con la certificazione di prevenzione incendi rilasciata dal Comando Provinciale Vigili del Fuoco. Per disormeggiare tutti i natanti devono manovrare prudentemente e, prima di rimettere in moto i motori, i conducenti debbono accertare l'assenza di gas.

E' possibile effettuare il bunkeraggio a mezzo distributori automatici nelle sole ore diurne, salvo casi eccezionali che devono essere autorizzati dalla Capitaneria di Porto di Milazzo.

Durante le operazioni di bunkeraggio dovrà essere presente una guardia ai fuochi/Vigile del Fuoco a meno che tali operazioni riguardino unità da pesca o da diporto.

I Comandanti delle unità navali che intendono accostare per l'effettuazione del bunkeraggio ad uno degli impianti di rifornimento esistenti, provvederanno ad informare, a mezzo VHF, la Sala Operativa di questa Autorità Marittima dirigendo con la massima cautela per l'accosto; quando attraccati, procederanno allo spegnimento dei motori ed all'approntamento del servizio del servizio di sicurezza antincendio di bordo che dovrà rimanere attivo durante l'intera operazione di bunkeraggio.

Durante l'operazione di bunkeraggio agli impianti di rifornimento l'unità che intende rifornirsi non deve svolgere operazioni commerciali e deve essere impedito, dall'addetto all'impianto, l'accesso al pontile di accosto a tutte le persone estranee alle operazioni.

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

1. Le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento;
2. Durante lo svolgimento delle operazioni devono essere tenuti sul posto pronti all'uso i mezzi antincendio prescritti dal D.M. 31 luglio 1934 del Ministero dell'Interno, ed 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;
3. Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere mantenuto costantemente 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, coordinato con legge di conversione del 26.11.1996, n° 609, rilasciato dal Comando provinciale dei Vigili del Fuoco;

4. Le manichette devono essere in perfette condizioni di impiego, conformi alle norme in vigore, collaudate, controllate, pressate e provviste dei previsti certificati che devono essere conservati, anche in copia, presso il distributore stesso;
5. Devono essere mantenuti efficienti i mezzi antincendio prescritti dal certificato prevenzione incendi dei VV.F.;
6. Devono essere mantenuti e pronti all'uso, una riserva di sabbia e panne galleggianti /fogli oleoassorbenti atti ad arginare eventuali colaggi ed in grado di circoscrivere e ricoprire almeno lo spazio di mare compreso tra l'unità navale da bunkerare e la banchina;
7. Non dovrà essere eseguita alcun'altra operazione che possa generare calore e scintille ovvero qualsivoglia innesco;
8. I motori di propulsione debbono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico. E' inoltre obbligatorio ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore, dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e pria di riavviare il motore. A tal fine, dovrà essere delimitata l'area interessata dal bunkeraggio o dal rifornimento, sistemando anche più cartelli recanti la scritta "bunkeraggio/rifornimento in corso, vietato transitare, fumare e fare uso di fiamme libere" e "spegnere motori durante il rifornimento - ventilare il vano motore/serbatoi prima di avviare il motore";
9. Dovrà essere effettuata continua vigilanza ai fini antincendio e antinquinamento, vietando alle persone estranee di avvicinarsi al punto di erogazione;
10. La società deve comunicare alla capitaneria di porto di Milazzo, il tipo di combustibile fornito alle navi, con l'indicazione del tenore di zolfo ivi contenuto. La stessa società deve consegnare alle unità, di GT non inferiore a 400, la documentazione ed un campione del combustibile rifornito, con le modalità fissate dall'art. 295 comma 11 del Decreto Legislativo n.152/2006.

Non è consentito lo svolgimento contemporaneo, presso lo stesso distributore fisso, di più operazioni di bunkeraggio né tantomeno la svolgimento contemporaneo di operazioni di bunkeraggio e di rifornimento di carburante nei serbatoi del distributore fisso impiegati nelle suddette operazioni.

Articolo 11

(Obblighi dell'addetto ai distributori e del Comandante dell'unità)

È fatto obbligo agli addetti dei distributori automatici di carburante di impedire che persone si avvicinino ai distributori con sigarette accese o altri fuochi che possano compromettere la sicurezza delle operazioni. Ai predetti è fatto, altresì, l'obbligo di immettere il carburante, qualora trattasi di natanti a motore a benzina, soltanto ed esclusivamente negli appositi serbatoi. Pertanto è fatto assoluto divieto a tutti i natanti di tenere, sia quando ormeggiati in banchina sia in navigazione, recipienti contenenti benzina.

Agli addetti ai distributori automatici è fatto, altresì, assoluto divieto di scaricare in mare o spargere sulla banchina eventuali residui di carburante rimasto nelle manichette o accidentalmente caduto in banchina. Durante le operazioni di rifornimento è fatto obbligo al comandante dell'unità di tenere aperto il locale motore, di mantenere chiuso l'impianto elettrico di bordo, di vietare di fumare a chiunque trovasi a bordo, di tenere pronti all'uso gli estintori di dotazione e di inalberare la bandiera rossa.

Articolo 12

(Unità navali da rifornire)

Le unità navali devono mantenere i motori di propulsione spenti così anche ogni altro motore non dotato di parascintille allo scarico e non deve essere eseguita nessuna operazione che possa generare calore o scintille.

Tutti gli ombrinali e le altre aperture della nave devono essere chiuse;

Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo. Devono essere inoltre disponibili e pronti, per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). La squadra antincendio deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate;

E' fatto obbligo al Comandante dell'unità di ventilare il locale motore, il vano in cui sono installati i serbatoi, sia prima, sia dopo l'operazione di bunkeraggio; inoltre egli ha l'obbligo di mantenere chiuso l'impianto elettrico di bordo, di vietare di fumare a chiunque trovasi a bordo, di tenere pronti all'uso gli estintori di dotazione, di tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei segnali o una luce rossa durante il periodo notturno;

I motori di propulsione debbono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico; Durante il rifornimento gli equipaggi dell'unità devono adoperarsi per evitare ogni pericolo di incendio e inquinamento, informando immediatamente l'autorità marittima di ogni problema verificatesi.

Ai sensi del decreto legislativo n. 205 in data 09.11.2007, il comando della nave, di GT non inferiore a 400, a seguito del rifornimento di combustibile deve conservare la documentazione ed un campione di combustibile ricevuto, con le modalità fissate dall'art. 295, comma 11 del Decreto Legislativo n.152/2006.

TITOLO 4°

RIFORNIMENTO DEI DISTRIBUTORI FISSI

Articolo 13

(Rifornimento dei distributori fissi e stazioni di servizio)

Il rifornimento dei distributori fissi in banchina può essere effettuato tramite autobotti, o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste al D.M. 31 luglio 1934 e successive integrazioni previa comunicazione da inoltrare alla locale Autorità Marittima. Qualora il rifornimento avvenga tramite autobotti, ciascuna di esse, con eventuale rimorchio, deve entrare all'interno dell'ambito portuale dopo che la precedente autobotte impegnata nello stesso rifornimento sia uscita dal porto.

La zona circostante l'area del travaso deve essere delimitata con una recinzione (su cui verranno 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 14

(Prescrizioni da osservare per l'introduzione di carburante nei serbatoi dei distributori fissi o stazioni di servizio)

Durante le operazioni di introduzione di carburante a mezzo autobotte, nei serbatoi dei distributori fissi in banchina o nelle stazioni di servizio, devono osservarsi, laddove applicabili, le norme previste per il bunkeraggio a mezzo autobotte.

Durante lo svolgimento delle operazioni deve essere mantenuto costantemente 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, coordinato con legge di conversione del 26.11.1996, n° 609, rilasciato dal Comando provinciale dei Vigili del Fuoco.

In caso di eventuale introduzione a mezzo unità navali, dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni:

- a) deve essere predisposto un regolare servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo, con la pronta disponibilità, per l'eventuale uso, delle dotazioni antincendio, di una adeguata riserva di sabbia e di tutto quanto necessario ad arginare eventuali colaggi;
- b) non dovrà essere eseguito ad almeno 50 mt. alcun lavoro o operazione commerciale che possa generare scintille o calore;
- c) nessun'altra operazione potrà essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina;
- d) Durante le operazioni in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad 1 metro dai piani di lavoro;
- e) La bettolina dovrà sostare lontana da sfoghi d'aria o da sorgenti di vapori infiammanti;
- f) 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;
- g) Le bettoline adibite al servizio di rifornimento devono essere dotate di bottazzi in gomma o legno o idonei parabordi, i cavi d'ormeggio non metallici di pompe antideflagranti, di parafiamma su tutti gli scarichi, di efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, di ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi e di scorte di assorbenti inerti.
- h) Gli ombrinali della bettolina devono essere chiusi.
- i) Il personale incaricato delle operazioni "sia del distributore che della bettolina" prima di iniziare le operazioni di rifornimento debbono concordare la rata e le prestazioni di pompaggio, nonché le procedure per l'arresto di emergenza.
- j) il suddetto personale dovrà, inoltre, concordare il mezzo e le procedure di comunicazione.

Articolo 15

(Dotazione dei distributori)

Ciascun distributore deve essere, inoltre, dotato di:

- a) dotazioni di sicurezza antincendio stabiliti dalla certificazione della prevenzione degli incendi rilasciata dal Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina ed altre eventualmente prescritte dalla Locale Commissione di cui all'art. 48 del Regolamento per l'Esecuzione del Codice della navigazione;
- b) mezzi idonei, "ghiotte", per la raccolta di piccoli quantitativi di carburante eventualmente fuoriuscito dalla tubazione, dai raccordi e dalle valvole, al fine di ridurre le conseguenze di un eventuale sversamento;
- c) attrezzatura atta ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti);
- d) 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;
- e) 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, nonché i numeri di emergenza dei Vigili del Fuoco e dell'Autorità Marittima.

Le attrezzature antinquinamento, nonché i prodotti disinfettanti 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 di comportamento affine, portuale ed extra portuale, che dovesse verificarsi indipendentemente dalle operazioni di bunkeraggio che interessino il distributore.

TITOLO 5°

BUNKERAGGIO CON BETTOLINA

Articolo 16

(Bunkeraggio con bettolina)

Le operazioni di rifornimento di oli combustibili a mezzo navi o galleggianti possono essere effettuate solo dalle imprese titolari di apposita concessione rilasciata ai sensi degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo Regolamento di esecuzione e con l'impiego delle navi o galleggianti espressamente indicati nei singoli atti di concessione.

Per ogni singola operazione di bunkeraggio, l'impresa concessionaria deve chiedere, tempestivamente, il nulla osta della Capitaneria di Porto. Per lo svolgimento di tali operazioni, sarà necessario un servizio di vigilanza antincendio.

Tale servizio di vigilanza comporta la presenza e l'assistenza per tutta la durata dell'operazione di adeguato numero di Vigili del Fuoco/Guardie ai Fuochi a bordo della nave ed a bordo del mezzo nautico rifornitore, le cui spese sono a carico della nave rifornita e dell'impresa che esegue il bunkeraggio.

Quanto sopra non esime, tuttavia, i Comandanti delle due navi interessate all'operazione, dall'obbligo di tenere in stato di perfetta efficienza e pronti all'impiego i servizi di sicurezza di bordo ed in particolare quelli di prevenzione e di estinzione degli incendi.

Le operazioni devono essere effettuate esclusivamente nelle zone stabilite dall'Autorità Marittima;

Le manovre di avvicinamento, di ormeggio e disormeggio della 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.

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)

La nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata.

Gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego.

I cavi d'ormeggio passati tra le due unità navali devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le relative variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile.

E' vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore ed è vietato l'uso di fiamme libere.

Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo apparato VHF/FM sulla frequenza dei servizi portuali.

In caso di sospensione o di interruzione del rifornimento per qualsiasi motivo la bettolina deve subito allontanarsi dalla nave rifornita. In tal caso dovrà essere subito informata l'Autorità Marittima.

Le navi che si riforniscono devono tenere alzato a riva il segnale "B" (Bandiera rossa) del Codice Internazionale dei Segnali.

Il direttore di macchina deve accertarsi che tutto il personale destinato alle operazioni di rifornimento abbia perfetta conoscenza delle relative apparecchiature di bordo, incluse le posizioni dei tubi di troppo pieno o di sfogo di aria, dei tubi di sonda e degli indicatori di livello di tutti i depositi.

Durante le operazioni di bunkeraggio deve esserci stretta collaborazione tra il Comandante della nave o altro Ufficiale da lui delegato ed il personale della bettolina.

Debbono essere all'uopo impiegate manichette flessibili di adeguata lunghezza e debitamente collaudate, che dispongano di innesti a tenuta perfetta, sì da evitare qualsiasi spandimento di liquidi. Ove abbia a verificarsi spandimento dei medesimi a bordo o sulla banchina, l'operazione deve essere immediatamente sospesa fino a nuovo avviso di questo Ufficio.

Le bettoline, quando affiancate alla nave da rifornire, se danno fondo all'ancora per ormeggiarsi, devono essere in grado di filare per occhio liberando l'ultima maglia della catena, azionando il dispositivo della coperta.

Le condizioni meteo marine devono essere favorevoli. In caso di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche, operazioni di bunkeraggio di qualsiasi tipo non possono aver luogo e, se già iniziate, debbono essere immediatamente sospese.

Dovranno essere altresì rispettate le norme concernenti l'allibito di navi qualora il rifornimento avvenga a navi alla fonda in rada.

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.

Le menzionate unità devono inoltre essere fornite:

- a) di impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi, ecc.) 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, ghiothe per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti, ecc.);
- 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.

Articolo 17

(Prescrizioni per le bettoline)

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.

Le menzionate unità devono inoltre essere fornite:

- a) di impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi, ecc.) 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, ghiothe per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti, ecc.);
- 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.

Articolo 18

(Comunicazioni)

Prima dell'inizio di ogni operazione di bunkeraggio, la Società concessionaria fornitrice dovrà inviare per iscritto (via fax/posta elettronica) alla Capitaneria di Porto di Milazzo, con almeno 4 ore di anticipo sull'ora di inizio delle operazioni, le seguenti notizie:

- a) il nome della nave da rifornire ed il suo ormeggio;
- b) data/ora prevista per l'operazione;
- c) il tipo, le caratteristiche (punto d'infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza), la quantità del prodotto da rifornire.

Articolo 19

(Prescrizioni da osservare nel rifornimento a nave ormeggiata in banchina)

Quando il rifornimento viene effettuato a nave ormeggiata in banchina devono essere osservate, oltre a quanto stabilito nei precedenti articoli, le seguenti ulteriori disposizioni:

1. Il Comandante della bettolina deve contattare via VHF o telefono la Sala Operativa della Capitaneria di Porto per comunicare l'inizio delle operazioni;
2. Durante la caricazione il rifornimento è consentito solo nel caso in cui la nave stia imbarcando prodotti eventuale 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 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 del tipo antiscintilla ;
3. Nel caso di navi cisterna, gasiere, chimichiere con liquidi pericolosi o vuote, ma non degassificate, devono essere interrotte eventuali operazioni di zavorramento (per navi non SBT), spostamento del carico, lavaggio o pulizia delle cisterne;
4. Durante lo svolgimento delle operazioni a bordo della nave e della bettolina devono essere predisposti servizi continui di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo il personale facente parte dell'equipaggio munito dei certificati prescritti dalla STW 95 in materia antincendio. Le attrezzature antincendio di bordo devono essere in perfetta efficienza e immediatamente pronte all'uso. Devono essere inoltre disponibili e pronti una riserva di sabbia e altro materiale oleoassorbente per arginare immediatamente eventuali colaggi;
5. Durante il rifornimento sia a bordo della nave e della bettolina, sia sulla banchina prospiciente non deve essere eseguito alcun lavoro che possa generare scintille, fiamma o calore;
6. Durante le operazioni svolte in ore notturne devono essere garantiti i valori di illuminamento pari a LO lux ai punti di connessione delle manichette ed alle manichette stesse;
7. La bettolina deve essere ormeggiata il più possibile lontano da sfoghi d'aria o da sorgenti di vapori infiammabili;
8. Le navi e le bettoline intente nelle operazioni di bunkeraggio devono tenere alzato a riva il segnale corrispondente alla lettera "B" (bravo) del C.I.S. e una luce rossa durante le ore notturne;
9. Le manichette impegnate devono rispondere ai requisiti ed avere caratteristiche riportati al precedente art. 1.3; inoltre, devono essere dotate di innesti a tenuta perfetta ed essere adeguatamente sorrette e di idonea lunghezza onde evitare strappi;
10. Deve essere assicurata, tramite idonei collegamenti di massa, l'equipotenzialità elettrica tra nave e bettolina;
11. Il personale della unità rifornitrice (bettolina) deve attenersi alle disposizioni dell'Ufficiale della nave da rifornire designato dal Comando di bordo quale responsabile della unità rifornitrice (bettolina) deve attenersi alle disposizioni dell'Ufficiale della nave da rifornire designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni relativamente all'inizio, alla velocità di pompaggio ed alle interruzioni ; a tal fine, prima dell'inizio delle operazioni, egli dovrà concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio , le procedure per l'arresto di emergenza ed il mezzo e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa, informando successivamente tutto il personale addetto alle operazioni. Il suddetto Ufficiale dovrà seguire personalmente le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse dell'impianto .
12. Tra la bettolina e la nave dovranno essere posizionati parabordi di dimensione e robustezza adeguata, atti a impedire il contatto diretto fra i due scafi;
13. Durante il rifornimento, gli ombrinali della nave e della bettolina devono rimanere chiusi;
14. Gli scarichi dei motori, della cucina e di altre fonti di calore della bettolina e della nave devono essere muniti tutti di rete parascintille.

Articolo 20

(Prescrizioni da osservare durante il bunkeraggio di navi alla fonda in rada)

Quando il rifornimento viene effettuato in rada devono essere osservate, oltre a quanto stabilito nei precedenti articoli, le seguenti ulteriori disposizioni:

1. L'unità di dimensioni maggiori deve essere ancorata ed essere in grado di mollare rapidamente l'ancora, filandola "per occhio"; a tal fine essa deve avere la possibilità di liberare l'ultima maglia della catena azionando il dispositivo dalla coperta;
2. Le manovre di ormeggio e disormeggio della bettolina alla nave, devono essere effettuate nel rispetto delle "Norme per evitare gli abbordi in mare" (COLREG 72), a cura e sotto responsabilità dei Comandi delle due unità;

3. ·Al fine di evitare disguidi dovuti ad incomprensioni, le comunicazioni tra nave e bettolina devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata, usando termini tecnico nautici universalmente noti (vedasi "Standard Marine Navigational Vocabulary -IMO");
4. Gli impianti antincendio di entrambe le unità devono essere efficienti e pronti all'uso; a bordo delle due unità deve essere assicurato il servizio di vigilanza e prevenzione antincendio;
5. Le condizioni meteo marine debbono essere favorevoli, le operazioni devono venire immediatamente interrotte al peggioramento delle condizioni stesse e, in ogni caso, dietro semplice richiesta, anche verbale, da parte della Capitaneria di Porto;
6. Durante la sosta in rada delle due unità affiancate, è vietata l'esecuzione di lavori bordo di entrambe le unità con uso di fiamma o che possano generare scintille o calore, anche se già autorizzati dalla Capitaneria di Porto; inoltre, al fine di consentire l'immediato allontanamento delle due unità in caso di necessità, è assolutamente vietata l'esecuzione di qualsiasi altro lavoro a bordo, anche senza uso di fiamma, che possa impedire o semplicemente limitare o ritardare la capacità di manovra delle due navi;
7. Durante le operazioni di rifornimento, a parte delle due unità deve essere effettuato ascolto radio continuo a mezzo apparato VHF/FM sulla frequenza di soccorso (canale 16);
 - In caso di sospensione o interruzione del rifornimento, per qualsiasi motivo, la bettolina dovrà allontanarsi immediatamente dalla nave rifornita e dare comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

TITOLO 6°

ALTRE TIPOLOGIE DI BUNKERAGGIO

Articolo 21

(Bunkeraggio alle navi cisterna ormeggiate nel porto industriale o alla fonda in rada)

È vietato il rifornimento alle navi cisterna di oli combustibili:

- a) Intente a caricare o scaricare liquidi infiammabili;
- b) Intente ad effettuare lavaggio o pulizie di tanche;
- c) Non degassificate ed intente ad effettuare zavorramento.

Nessuna autorizzazione è richiesta per effettuare rifornimenti di oli combustibili a navi cisterna a mezzo impianti fissi della società petrolifera, ferme restando le precauzioni previste dalle disposizioni vigenti in ordine alla caricazione e scarica di prodotti petroliferi.

Articolo 22

(Bunkeraggio alle navi non cisterna ormeggiate nel porto industriale)

Il rifornimento di oli combustibili alle navi non cisterna a mezzo degli impianti fissi della società petrolifera può essere effettuato solo se sia stata rilasciata apposita autorizzazione e ferme restando le precauzioni previste dalle disposizioni vigenti in ordine alla caricazione e scarica di prodotti petroliferi.

Tale autorizzazione è subordinata al soddisfacente esito di specifici accertamenti, da compiersi prima che la nave raggiunga l'accosto operativo, in ordine:

- a) All'idoneità delle prese da bunker della nave, da utilizzare per l'operazione, sotto il profilo della loro ubicazione rispetto a sorgenti di calore che potrebbero essere raggiunte dal prodotto eventualmente fuoriuscito dai depositi o comunque versatosi a bordo;
- b) Alla natura e disposizione del carico eventualmente esistente a bordo;
- c) Alla sicurezza dei passeggeri eventualmente presenti sulla nave;
- d) Alla esistenza di idonei dispositivi parascintille ai fumaioli;
- e) Alla possibilità di adottare, durante l'operazione, ogni altra disposizione di sicurezza e di prevenzione degli inquinamenti delle acque del mare da idrocarburi previste per le navi cisterna, come la chiusura ermetica degli ombrinali di bordo in modo che eventuali spandimenti non vadano a finire a mare.

Articolo 23

(Attuazione Decreto Legislativo n. 205/2007)

La società fornitrice deve comunicare alla capitaneria di porto di Milazzo, il tipo di combustibile fornito alle navi, con l'indicazione del tenore di zolfo ivi contenuto ed il metodo di determinazione di tale tenore. La stessa società deve consegnare alle unità, di GT non inferiore a 400, la documentazione ed un campione del combustibile rifornito, con le modalità fissate dall'art. 295 comma 11 del Decreto Legislativo n.152/2006.

Ai sensi del decreto legislativo n. 205 in data 09.11.2007, il comando della nave, di GT non inferiore a 400, a seguito del rifornimento di combustibile deve conservare la documentazione ed un campione di combustibile ricevuto, con le modalità fissate dall'art. 295, comma 11 del Decreto Legislativo n.152/2006.