



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di Porto di Gela
Sezione Tecnica

Ordinanza N° 33/2023

**“DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI COMPLEMENTARI ALLE OPERAZIONI COMMERCIALI
NEL PORTO ISOLA E NELLA RADA DI GELA”**

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Gela:

- VISTA la Legge 13 maggio 1940, n.690 “Organizzazione e funzionamento del servizio antincendio nei porti”;
- VISTO il Codice della Navigazione approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327;
- VISTO il Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n.328;
- VISTA la Legge 31 dicembre 1982, n.979 “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”;
- VISTE la Circolare dell’allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 105 del 21.09.2000 e la Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 16 del 19.07.2002;
- VISTE l’Ordinanza n. 31/84 del 10.12.1984, l’Ordinanza n. 08/1985 del 02.05.1985 e l’Ordinanza n. 21/86 del 25.06.1986 e successive modifiche ed integrazioni dell’allora Ufficio Circondariale Marittimo di Gela;
- VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 parte quinta, così come modificata con il Decreto Legislativo 16 luglio 2014, n. 112;
- VISTO il Tavolo tecnico tenutosi presso gli Uffici di questa Capitaneria di Porto sull’individuazione delle modalità di allibo presso la Rada di Gela, giusta Verbale di Riunione n. 01/2023 del 17.05.2023 e la nota prot. n. 7645 del 28.06.2023 con la quale si richiedeva parere in merito alla ADSP di Palermo;
- VISTO il parere espresso dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Caltanissetta con nota prot. n. 6430 del 01.06.2023;
- VISTI i pareri espressi dal Consulente chimico di Porto di Gela con note prott. nn. 7482 del 22.06.2023 e 8643 del 18.07.2023;
- VISTI i Tavoli Tecnici tenutisi in data 17.02.2023 ed in data 09.05.2023 al fine di individuare la procedura per le operazioni di rifornimento di provviste e di dotazioni di bordo per le navi ormeggiate presso il Pontile del Porto Isola e la Rada di Gela;
- VISTE le note prott. n. 2442 del 06.03.2023 e n. 6700 del 07.06.2023 di questa Capitaneria di Porto circa l’individuazione delle suddette procedure;
- VISTE le note prott. n. 3955 del 06.04.2023 e n. 7220 del 16.06.2023 della Raffineria di Gela S.p.A. circa l’individuazione delle suddette procedure;
- RITENUTO Necessario armonizzare ed implementare, per fini di sicurezza della navigazione e tutela dell’ambiente marino dall’inquinamento, le procedure riguardanti il rifornimento di oli minerali/vegetali e loro derivati con

RITENUTO caratteristiche combustibili e l'Allibo dei medesimi prodotti;
Inoltre, necessario disciplinare, in ragione della peculiare conformazione oggettiva del pontile industriale, le modalità di rifornimento dei viveri e delle dotazioni di bordo di cui abbisognano le navi che scalano il porto (Porto Isola) industriale di Gela;

ORDINA

Art. 1

Le operazioni di rifornimento di oli minerali/vegetali e loro derivati con caratteristiche combustibili, quelle di allibo dei medesimi prodotti e di imbarco viveri e/o dotazioni di bordo alle navi all'ormeggio e/o alla fonda nella rada del porto di Gela sono così disciplinate:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI PER IL RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILI NAVALI (BUNKERAGGIO)

Art. 1.1 Definizioni

Salvo espressa disposizione contraria, per l'applicazione delle norme contenute nella presente Ordinanza, si intende per:

- 1) Per liquidi infiammabili: quelli con punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso, uguale od inferiore a 60°C;
- 2) Per liquidi combustibili: quelli con punto di infiammabilità determinato in vaso chiuso, superiore 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°;
- 3) Per bunkeraggio: il complesso delle operazioni di rifornimento di combustibili e/o lubrificanti ad unità navale alla fonda nella rada che avvengono per mezzo di bettolina (i cui requisiti devono esser conformi a quelli previsti dall'art. 5 della Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 16 del 19.07.2002);
- 4) Per Ministero: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 5) Per Autorità Marittima: la Capitaneria di Porto di Gela;
- 6) Per Autorità di Sistema Portuale: l'Ente istituito nel porto di Palermo ai sensi della legge 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modifiche ed integrazioni;
- 7) Per 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 di Gela;
- 8) Per Domanda: la richiesta compilata dal Comandante o dall'agente marittimo raccomandatario della nave, presentata alla Capitaneria di Porto di Gela (come da Allegato 1) per ottenere l'autorizzazione ad effettuare il rifornimento di combustibili liquidi ed oli lubrificanti;
- 9) Chemical tanker: una nave costruita o adattata principalmente per il trasporto di carichi di sostanze liquide pericolose alla rinfusa, totale o parzialmente, un carico di sostanze liquide pericolose;
- 10) 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 rifusa un carico totale o parziale di "oil";

- 11) 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;
- 12) Terminale: il Porto Isola ove le navi sono ormeggiate, allo scopo di caricare o scaricare liquidi infiammabili o combustibili, i loro residui o miscele, le relative acque di prelavaggio/lavaggio, nonché, prodotti chimici pericolosi;
- 13) Responsabile del terminale: la persona a cui compete, secondo le vigenti disposizioni di legge, la responsabilità della gestione del terminale;
- 14) Servizio Chimico di Porto: il servizio reso dai Consulenti Chimici di Porto, come da circolare dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione, n. DEM 3/SP del 10 dicembre 1999 e Decreto Dirigenziale nr. 234 del 01.12.2017 del MIT;
- 15) Raccomandatario Marittimo: il soggetto di cui all'articolo 2 della legge 4 aprile 1997 n. 135;
- 16) Ente Tecnico: un Ente di Classifica riconosciuto ed accreditato ai sensi del diritto nazionale e comunitario;
- 17) Acque interne marittime: le zone di mare indicate nell'articolo 2, 1° comma, del codice della navigazione e successive modificazioni;
- 18) Acque territoriali italiane: le zone di mare indicate nell'articolo 2, 2° comma, del codice della navigazione e successive modificazioni;
- 19) Strumenti pertinenti: Solas 1974, protocollo 1978, Allegati I e II alla Marpol 73/78;
- 20) 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;
- 21) Guardia ai Fuochi: il servizio di vigilanza antincendio espletato da personale abilitato, ai sensi dell'Ordinanza n° 08/85 in data 02.05.1985 e ss.mm.ii. dell'allora Ufficio Circondariale marittimo di Gela;
- 22) Vigili del Fuoco: il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Caltanissetta.
- 23) Fornitori Combustibile: società che fornisce prodotti combustibili ad uso marino di cui all'art.12 comma 1 del D. Lgs. 205/07;
- 24) 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.

Art. 2 Generalità

Nella rada di Gela tutte le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi (punto di infiammabilità superiore a 60° Gradi Celsius), ed oli lubrificanti alle navi possono essere effettuate via mare, a mezzo bettoline/navi cisterna, stando all'ancora in rada in zona "Echo", come individuata da Ordinanza 09/2012 del 08.06.2012 oppure, (qualora disponibili e ritenute idonee dall'Autorità Marittima) in porzioni di banchina delle opere portuali esistenti.

Art. 3 Autorizzazione ad effettuare il rifornimento di combustibili liquidi o lubrificanti

Per poter effettuare il rifornimento di combustibili liquidi o lubrificanti è necessaria, di volta

in volta, l'autorizzazione della Capitaneria di Porto di Gela.

La richiesta di autorizzazione deve essere presentata (si veda Allegato 1) esclusivamente alla Sezione Tecnica nei giorni feriali e con almeno quarantotto ore di anticipo rispetto all'ora di previsto inizio dell'operazione, in nome e per conto del comandante dell'unità da rifornire, dall'agenzia marittima che rappresenta l'unità stessa nel porto di Gela, secondo le seguenti modalità:

1. La domanda deve essere in bollo (conforme alla normativa fiscale vigente) e deve contenere le seguenti informazioni:
 - a) tipo di nave;
 - b) nome della nave e numero IMO;
 - c) zona di fonda;
 - d) il giorno e l'ora di inizio delle operazioni di rifornimento;
 - e) nome della ditta fornitrice.
2. Alla domanda deve essere allegata una dichiarazione compilata dalla ditta fornitrice e recante i seguenti dati (si veda Annesso all'Allegato 1):
 - a) tipo, nome, numero e compartimento di iscrizione dell'unità impiegata nel rifornimento;
 - b) data di scadenza della validità del certificato di idoneità dell'unità;
 - c) quantità del prodotto espressa in tonnellate;
 - d) caratteristiche fisiche del prodotto: viscosità, densità e temperatura di infiammabilità del prodotto in V.C. tenore di zolfo;
3. Prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento il comandante dell'unità da rifornire deve far pervenire una dichiarazione nella quale egli attesta:
 - a) di essere a conoscenza delle disposizioni contenute nella presente Ordinanza;
 - b) la piena efficienza degli impianti antincendio di bordo e che gli stessi saranno attivati (manichette stese, estintori in loco, etc.) prima dell'inizio del rifornimento. La dichiarazione deve contenere, inoltre, le complete generalità dell'ufficiale responsabile della vigilanza durante le operazioni di rifornimento.

Art. 4

Modalità svolgimento operazioni

1. le operazioni di rifornimento/bunkeraggio devono essere eseguite in presenza di condizioni meteo marine favorevoli. In caso di peggioramento delle condizioni stesse, e soprattutto in presenza di maltempo accompagnato da scariche elettriche, le operazioni devono essere immediatamente sospese;
2. le operazioni di bunkeraggio a bordo della nave richiedente non possono essere eseguite in concomitanza di operazioni/lavori che comportino l'uso di fonti termiche, la generazione di scintille o calore, allibi, ritiro sloop, cow, movimenti di zavorra, etc.; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere;
3. non possono essere svolte contemporaneamente più operazioni di bunkeraggio a favore di diverse unità navali;
4. le operazioni di rifornimento/bunkeraggio possono essere eseguite unicamente nelle ore diurne (dall'alba al tramonto);
5. prima di iniziare il bunkeraggio, il comandante della nave deve effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante, allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; l'ordine di iniziare il pompaggio deve essere dato dal comando di bordo della nave da rifornire;
6. il comandante prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio dovrà assicurarsi di aver ricevuto il campione del prodotto o liquido combustibile che sta imbarcando, nonché la bunker delivery note, che attesti che la percentuale di zolfo contenuto nel liquido combustibile sia in linea con le vigenti normative;

7. durante le operazioni deve essere effettuata una sorveglianza continuativa da parte dell'Ufficiale designato dal comando di bordo della nave come responsabile della vigilanza ai sensi dell'articolo 1.1 punto 20) della presente Ordinanza;
8. al termine delle operazioni, lo specchio acqueo circostante deve essere nuovamente ispezionato a cura del personale delle unità interessate per constatare l'eventuale presenza di idrocarburi;
9. qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o stati di pericolo durante lo svolgimento delle operazioni di rifornimento/bunkeraggio, il Comandante della nave e gli addetti delle ditte che forniscono il prodotto sono tenuti a sospendere immediatamente le operazioni, informando prontamente la Capitaneria di Porto, che adotterà tutti i provvedimenti ritenuti opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze. In presenza di sversamenti, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti idonei ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone e delle infrastrutture portuali. Sono a carico del fornitore del servizio e/o della nave, secondo le rispettive responsabilità, le spese per la bonifica della zona inquinata. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto.

Art. 5

Responsabilità nelle operazioni di bunkeraggio

Si intendono congiuntamente responsabili delle operazioni il comandante della nave rifornita o, quando designato, l'ufficiale responsabile della vigilanza previsto all'articolo 1.1 punto 20) della presente Ordinanza e il comandante della nave cisterna o bettolina e l'ufficiale da lui all'uopo espressamente delegato, nel caso di rifornimento con dette unità;

Art. 6

Manichette per le operazioni di bunkeraggio

Le manichette utilizzate nelle operazioni di bunkeraggio devono essere conformi a quanto previsto dal D.M. 3 maggio 1984 e devono:

- a) essere costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435;
- b) essere collaudate all'atto della fornitura;
- c) essere periodicamente controllate, pressate ogni 12 mesi indipendentemente dal numero delle ore di lavoro allo scopo di accertare la loro integrità (Circolare n°105 del 21.9.2000 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Unità di gestione delle infrastrutture per la navigazione e demanio marittimo).

Ogni manichetta impiegata deve essere, inoltre, dotata di apposito certificato sul quale devono essere riportate, tra l'altro, le condizioni massime ammissibili di esercizio che devono essere stampigliate anche su ogni singola manichetta, così come previsto dalla vigente normativa (D.M. 3 maggio 1984). I suddetti certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le ulteriori seguenti informazioni:

1. massima pressione di esercizio;
2. massima temperatura di esercizio;
3. prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
4. data e pressione di collaudo;
5. 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 sui certificati, è richiesto per le manichette acquistate dopo il 1° luglio 2002.

Art. 7

Prevenzione contro l'inquinamento

Durante le operazioni di bunkeraggio devono essere adottati da parte e a cura del comandante della nave e della bettolina della ditta fornitrice del carburante tutti gli accorgimenti possibili al fine di prevenire qualsiasi forma d'inquinamento marino.

Le manichette devono essere adeguatamente sorrette, stese e di idonea lunghezza, onde evitare la rottura delle stesse. Al termine delle operazioni di bunkeraggio, le manichette possono essere scollegate soltanto dopo essere state completamente drenate. E', infine, fatto divieto di scaricare in mare eventuali residui di carburante rimasto nelle manichette.

Durante il rifornimento di qualsiasi unità, in caso di sversamento di prodotto, al fine di impedire lo spandimento del prodotto combustibile, devono essere posizionate idonee panne galleggianti di contenimento, stese da un mezzo nautico adibito al servizio antinquinamento, che circoscrivano l'area marina interessata dallo spandimento del prodotto inquinante.

Il mezzo nautico adibito al servizio antinquinamento, armato ed equipaggiato, dovrà essere ormeggiato in Diga Foranea/Pontile in prontezza operativa (pronto a muovere a chiamata) o in alternativa, a discrezione del comando di bordo della nave rifornita, potrà stazionare nelle adiacenze dello specchio acqueo ove si effettua il rifornimento.

Devono, inoltre, essere disponibili a bordo delle navi interessate alle operazioni di bunkeraggio e pronti per l'eventuale impiego una riserva di sabbia o altro idoneo prodotto assorbente ed attrezzature atte ad arginare i colaggi e le dispersioni accidentali.

La ditta rifornitrice e il comando di bordo da rifornire sono tenuti in solido, al pagamento delle spese di bonifica della zona inquinata, fatta salva l'individuazione di eventuali specifiche responsabilità.

Art. 8

Servizio di vigilanza antincendio espletato da personale abilitato

Ferma restando la responsabilità del Comando di bordo e della ditta fornitrice per la rigorosa osservanza di prevenzione degli incendi, durante le operazioni di bunkeraggio a bordo della nave da rifornire può essere prevista a discrezione del Comando di bordo la presenza di Guardie ai Fuochi.

È obbligatoria la presenza di Guardie ai Fuochi a bordo della nave rifornita in misura di almeno nr. 2 unità quando la nave da rifornire 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 bunkeraggio;
- trattasi di nave di TSL superiore alle 40.000 tonnellate o di lunghezza fuoritutto (LFT) superiore ai 250 mt;
- sia sprovvista di impianto automatico antincendio del piano di coperta.

Art. 9

Autorizzazione per l'esercizio del servizio di rifornimento mediante bettoline

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 Gela ai sensi degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo Regolamento di esecuzione.

In entrambi i casi suddetti le Imprese dovranno essere iscritte nell' "Elenco Fornitori Combustibile" di cui all'art.12 comma 1 del D. Lgs. 205/07.

Nelle more dell'individuazione del soggetto concessionario ed in regime transitorio, questa Capitaneria di Porto potrà autorizzare:

- Bettoline già assentite in concessione presso altri porti;
- Navi cisterne, a seguito di parere favorevole espresso dall'Ente Tecnico ai sensi dell'art. 7 del D.M. 3 maggio 1984.

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".

Art. 10

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

Per quanto attiene alle modalità per il rilascio della Concessione per il servizio di rifornimento combustibili alle navi con l'impiego di Bettolina, si fa interamente rimando a quanto disciplinato dalla Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 16 del 19.07.2002, in premessa citata.

CAPO II

DISPOSIZIONI GENERALI PER GLI ALLIBI DI OLI E SOSTANZE COMBUSTIBILI

Art. 11

Campo di applicazione

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

In riferimento ai suddetti prodotti, possono essere allibati soltanto quelli definiti "combustibili", ai sensi dell'articolo 1.1, punto 2) della presente Ordinanza.

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

Le operazioni di allibo sono consentite unicamente nella zona di fonda "Echo" della rada del Porto di Gela, come individuata da Ordinanza 09/2012 in data 08.06.2012.

Qualora particolari esigenze lo richiedano, l'Autorità Marittima potrà valutare se ed a quali condizioni autorizzare l'allibo in un altro punto di fonda della rada, considerate comunque le condizioni meteo marine, la tipologia di traffico previsto e la natura del prodotto da allibare.

Art. 12

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 dal Comando di bordo della nave di servizio (figlia) e sottoscritto dal Comandante della nave madre e successivamente consegnato all'Autorità Marittima unitamente alla richiesta di autorizzazione, riportante nel dettaglio le istruzioni per la nave da allibare ed i provvedimenti da adottare da parte delle due unità in caso di eventuali emergenze che dovessero scaturire 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;
 - k) Autorità Marittima: Capitaneria di Porto di Gela.

Art. 13 **Richiesta Autorizzazione per allibo**

La richiesta di autorizzazione deve essere presentata (si veda Allegato 2) esclusivamente alla Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto di Gela nei giorni feriali e con almeno quarantotto ore di anticipo rispetto all'ora di previsto inizio dell'operazione, 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 Gela, corredata dalla documentazione di seguito specificata:

1. dichiarazione nella quale siano specificati quali prodotti, tra quelli elencati nell'Appendice I, Annesso I, della MARPOL 73/78, come emendata, e delle sostanze indicate alle categorie Y o Z dell'Annesso II, nelle acque del Circondario Marittimo di Gela si intendono allibare, nonché, le relative quantità e le caratteristiche tecniche;
2. procedure operative relative alle operazioni di allibo in conformità al manuale ISM di entrambe le navi;
3. certificato di sicurezza dotazioni, ai sensi della SOLAS 74 e successivi emendamenti, di entrambe le navi;
4. certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP) di entrambe le navi, rilasciato ai sensi della convenzione MARPOL 73/78 come emendata;
5. informazioni tecniche, a firma di entrambi i comandanti delle navi, contenenti le caratteristiche principali delle navi e le condizioni del carico e/o zavorramento delle navi prima di iniziare le operazioni di allibo;
6. 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 alla Capitaneria di Porto di Gela un piano di emergenza concordato tra i comandanti delle due navi, che assegna al personale di bordo i compiti e le sequenze delle operazioni da compiere in caso di qualsiasi emergenza.

Art. 14 **Designazione degli ufficiali responsabili delle operazioni**

Per il controllo di tutte le operazioni connesse con l'allibo, ciascun Comandante deve designare l'ufficiale o gli ufficiali responsabili, precisando il turno di guardia. Tale nomina deve essere opportunamente estesa per informazione alla Capitaneria di Porto di Gela. Durante l'allibo ogni ufficiale è responsabile della vigilanza continuativa delle operazioni per il turno cui è assegnato.

Art. 15 **Autorizzazione alle operazioni di accosto e allibo**

L'Autorità Marittima esaminata la documentazione di cui ai precedenti articoli, ed espletati gli accertamenti ritenuti opportuni in base alle condizioni meteo marine, concederà

l'autorizzazione alle operazioni di accosto e allibo, che dovranno iniziare solo in ore diurne, (dall'alba al tramonto), ma che potranno continuare anche in ore notturne a condizione che siano garantiti idonei punti di illuminazione per intensità, numero e posizione della zona di operazioni.

Art. 16 **Certificato di sicurezza**

Ai fini della sicurezza delle operazioni e prima dell'accosto delle due navi, chi intende effettuare operazioni di allibo deve inviare copia della documentazione del carico e della nave al Consulente chimico di Porto, al fine del rilascio dell'apposito certificato di sicurezza per le operazioni (che dovrà pervenire a questa Autorità Marittima i fini del rilascio dell'autorizzazione all'allibo), con l'indicazione delle eventuali ulteriori specifiche precauzioni di sicurezza da adottare in base al prodotto specifico da allibare.

Art. 17 **Comunicazioni tra le navi**

Al fine di evitare incomprensioni, le comunicazioni tra le navi dovranno essere effettuate in una lingua precedentemente concordata oppure 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 con il trasferimento del carico.

Art. 18 **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'art 6 delle pertinenti Norme Internazionali per prevenire gli abbordi in mare (COLREG '72).

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 nei confronti della nave "madre".

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 ed il posizionamento degli stessi da parte del locale Gruppo Ormeggiatori e Barcaiole, che cureranno tutte le operazioni di ormeggio e di disormeggio.

È in 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 inidoneo o insufficiente all'incombenza.

Il servizio di rimorchio, in relazione al tonnellaggio della nave "figlia", dovrà essere garantito con un idoneo numero di rimorchiatori, secondo quanto previsto dalle pertinenti Ordinanze in vigore, emanate da questa Capitaneria di Porto.

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 a tali manovre devono essere dotati di ricetrasmittitori portatili aventi le caratteristiche di sicurezza richieste per operare in spazi pericolosi per la presenza di gas

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

Appena terminate le operazioni di accosto della nave “figlia” alla nave “madre” ne dovrà essere data comunicazione via VHF/FM all'Autorità Marittima.

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.

Art. 19

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'art. 13.5 della presente Ordinanza, 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 di lunghezza adeguata; tali manichette dovranno essere adeguatamente sistemate al fine di evitare sfregamenti e curvature eccessive.

Dovrà, inoltre, essere accertato l'isolamento elettrico di tutti i cavi di ormeggio, delle manichette di trasferimento del 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, e comunque, dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- sia vietato fumare a bordo;
- le attrezzature antincendio devono essere preparate e pronte all'uso;
- devono essere chiuse tutte le porte, portellini e prese d'aria dei locali alloggio. Nessuna porta di comunicazione con il ponte di coperta deve restare aperta;
- l'impianto di GAS INERTE deve essere mantenuto in funzione durante tutta l'operazione di allibo;
- le cucine a fiamma a bordo delle navi 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 e siano parimenti chiuse le valvole in entrata;
- gli ombrinali siano opportunamente tappati;
- le maniche a vento attraverso le quali è possibile che avvenga la penetrazione di GAS nei locali alloggi siano opportunamente sistemate ed orientate;
- i comandi delle navi devono prevedere ad 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.

Durante l'allibo, qualora si verificano fuoriuscite di prodotto, eventi dannosi o stati di pericolo, i comandanti delle navi saranno tenuti a porre in essere tutti i provvedimenti di urgenza ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze informandone immediatamente l'Autorità Marittima.

In tali casi dovranno essere immediatamente sospese le operazioni di trasferimento del carico ponendo in essere in presenza di spandimenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita e a limitare l'entità dello sversamento dando corso immediatamente alle

necessarie operazioni di bonifica ex articolo 12 della Legge nr. 979 del 1982.

Art. 20

Condizioni meteorologiche

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

In caso di peggioramento delle condizioni stesse, e 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 della Capitaneria di Porto, da parte dei responsabili.

Art. 21

Equipollenza elettrica

L'inizio delle operazioni di allibo deve essere preceduto dalla adozione, da parte dei comandi di bordo, di ogni provvedimento atto a garantire l'ottenimento della equipotenzialità elettrica tra le unità interessate dall'operazione.

Art. 22

Reti parascintille

Tutte le navi che effettuano operazioni di allibo devono tenere in opera ai fumaioli 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.

Art. 23

Manichette per le operazioni di allibo

Le manichette da impiegare per le operazioni di allibo in cui i dati identificativi devono essere 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 deve essere dotata di apposito certificato, copia del quale deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, contenente le seguenti informazioni:

- massima pressione di esercizio;
- massima temperatura di esercizio (se del caso in relazione alla viscosità del prodotto oggetto di allibo);
- prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
- data e pressione di collaudo;
- Ente che ha effettuato il collaudo.

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.

Art. 24
Prevenzione/eliminazione di stadi 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. In ogni caso, durante le operazioni di allibo devono essere predisposte a bordo delle unità navali apposite ghiotte o altri accorgimenti idonei alla raccolta di eventuali accidentali fuoriuscite. Prima di iniziare le operazioni di allibo i comandanti delle navi devono effettuare i controlli previsti dalle check-list, di cui alle procedure ISM ed in ogni caso 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;
- impianto di lavaggio del greggio COW, se esistente ed in fase operativa;
- 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.

Art. 25
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 per ogni eventuale necessità. Qualora la zona del carico sia protetta da un impianto fisso di estinzione incendi non del tipo a schiuma, deve essere predisposto un impianto mobile a schiuma per la protezione del ponte di coperta di idonea capacità in relazione alla superficie da coprire.

Qualora la nave non sia dotata 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 rimorchiatore, presente in zona operazioni, equipaggiato ai sensi del D.M. 3 maggio 1984.

Qualora siano allibati prodotti per i quali risulta $60^{\circ}\text{C} \leq T_i \leq 90^{\circ}\text{C}$ ¹, deve sempre essere individuato, per finalità antincendio, nell'istanza di allibo, un rimorchiatore, o altro mezzo equipollente in prontezza operativa, ai sensi dell'articolo 12 lettera g) della presente Ordinanza, il quale, a richiesta della Autorità Marittima, intervenga in area operazioni senza ritardo.

¹ Leggasi Temperatura di infiammabilità compresa tra i valori (estremi inclusi) di 60°C e 90°C.

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.

Art. 26

Servizio di vigilanza antincendio espletato da personale abilitato

Ferma restando la responsabilità dei Comandi di bordo per la rigorosa osservanza di prevenzione degli incendi, durante le operazioni di allibo a bordo delle navi coinvolte nelle operazioni, può essere prevista a discrezione dei Comandi di bordo la presenza di Guardie ai Fuochi.

È obbligatoria la presenza di Guardie ai Fuochi a bordo delle navi predette in misura di almeno nr. 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;
- trattasi di nave di TSL superiore alle 40.000 tonnellate o di lunghezza fuoritutto (LFT) superiore ai 250 mt;
- sia sprovvista di impianto automatico antincendio del piano di coperta.

Art. 27

Prevenzione contro l'inquinamento

Al fine di evitare la possibilità di inquinamento dell'ambiente marino, devono essere disposte, da un mezzo nautico adibito al servizio antinquinamento, panne galleggianti di contenimento che circoscrivano, chiudendo a prua ed a poppa delle due navi coinvolte, l'area di specchio acqueo interessato alle operazioni di allibo.

Altresì, il mezzo nautico adibito al servizio antinquinamento, armato ed equipaggiato, dovrà essere ormeggiato in Diga Foranea/Pontile in prontezza operativa (pronto a muovere a chiamata) per tutta la durata delle operazioni o, in alternativa, a discrezione dei comandi di bordo delle navi interessate dalle operazioni, potrà stazionare nelle adiacenze dello specchio acqueo ove si effettua l'allibo.

Art. 28

Divieti

Durante le operazioni di accosto, come durante le operazioni di allibo, sono vietate le operazioni che modifichino le condizioni di cui al precedente articolo 13.5. 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.

Art. 29

Disposizioni finali

Eventuali situazioni non contemplate nella presente Ordinanza saranno valutate, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto di Gela, acquisiti i pareri ritenuti necessari.

L'Autorità Marittima potrà, comunque, a proprio esclusivo ed insindacabile giudizio, ed in aggiunta a quanto previsto negli articoli precedenti, imporre tutte quelle prescrizioni addizionali ritenute necessarie ed opportune allo svolgimento in sicurezza delle operazioni di allibo.

CAPO III

OPERAZIONI DI IMBARCO DI PROVVISTE E DI DOTAZIONI DI BORDO

Art. 30

Campo di applicazione

Qualora una nave disponga di personale sufficiente e di mezzi meccanici adeguati, le operazioni di rifornimento di provviste e di dotazioni di bordo possono essere effettuate, sotto la direzione e la responsabilità del Comandante, con impiego dei mezzi meccanici di bordo all'interno della Rada e del Porto Isola di Gela.

Per le navi che caricano/scaricano sostanze infiammabili presso il Pontile del Porto Isola di Gela, l'imbarco di dotazioni di bordo consistenti in pezzi metallici che, per peso, dimensioni, ingombro, possano causare rovina e/o scintille a bordo è consentito solo qualora questi siano imballati in modo tale da eliminare il rischio di rovina o formazione di scintille e siano adottate cautele (presenza di reti paracolpi, guide etc.) nella movimentazione da mare a bordo nave (sbraccio gru, posizionamento e stivaggio) tali da elidere i pericoli sopracitati.

Art. 31

Modalità di svolgimento

Le suddette operazioni, ai fini della sicurezza della navigazione, sono consentite dal pontile principale del Porto Isola di Gela soltanto in prossimità del "Bittone" lato Ponente e/o lato Levante, quindi all'esterno dell'area di operatività della testata pontile.

Tali operazioni sono da effettuarsi a mezzo autogru di locale impresa portuale che movimentino le provviste/dotazioni di bordo dall'automezzo trasportante direttamente a bordo della M/Barca del locale Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli per il successivo trasferimento via mare sottobordo all'unità navale ormeggiata al pontile principale o, diversamente, ancorata in rada.

Sia l'autogru che l'automezzo trasportante le provviste/dotazioni di bordo dovranno essere parcheggiati sul pontile principale in prossimità del Bittone in area opportunamente segnalata dal soggetto concessionario.

La nave procederà, poi, con impiego dei mezzi meccanici di bordo, al successivo "imbarco" delle provviste/dotazioni di bordo dalla M/Barca dei Barcaioli.

Art. 32

Condizioni per lo svolgimento

L'automezzo trasportante i viveri, munito di apposito pass per l'accesso in porto, dovrà accedere dal "Varco Merci" di Raffineria, aperto dal Lunedì al Venerdì dalle 08:00 alle 17:00.

L'autogru di locale impresa portuale deve avere una portata di 35 ton. e, nelle more della realizzazione, a cura del soggetto concessionario, di idonea struttura a protezione delle tubazioni, può sollevare un carico massimo di 500 kg per tiro.

Dopo che sia stata completata la predetta struttura, il carico massimo sollevabile sarà di 1,0 ton. per tiro.

Le operazioni di imbarco viveri potranno essere effettuate solo con stato del Mare e forza del Vento favorevoli e sotto la supervisione del Responsabile tecnico operativo (RTO) in turno.

Art. 33
Comunicazione all'Autorità Marittima

L'Agenzia Raccomandataria Marittima è tenuta a comunicare (con il fac simile Allegato 3) alla Capitaneria di Porto di Gela, con almeno 48 ore di anticipo, la data di svolgimento delle suddette operazioni, nonché il nome dell'Impresa portuale coinvolta.

L'Autorità Marittima si riserva comunque, in relazione alle condizioni meteomarine presenti in zona ed alla operatività del pontile, di vietare espressamente le operazioni in parola comunicate dall'Agenzia Raccomandataria Marittima.

Art. 34
Sanzioni

I contravventori alle disposizioni contenute nella presente Ordinanza, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, incorreranno nelle sanzioni stabilite dal Codice della Navigazione ai sensi degli artt. 1174 e 1231 e dalle leggi generali e speciali in quanto applicabili ai singoli casi.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare le disposizioni contenute nella presente Ordinanza.

Art. 35
Abrogazioni

Si intendono abrogate tutte le precedenti disposizioni in contrasto con la presente Ordinanza che abroga espressamente l'Ordinanza n. 31/84 del 10.12.1984, l'art. 9 lettere c) e d) dell'Ordinanza n. 08/85 del 02.05.1985 ed il Capitolo V dell'Ordinanza n. 21/86 del 25.06.1986 e successive modifiche ed integrazioni dell'allora Ufficio Circondariale Marittimo di Gela.

Art. 36
Entrata in vigore e pubblicità

Le norme della presente Ordinanza entrano in vigore il giorno 31 luglio 2023.

La presente Ordinanza è pubblicata sul sito ufficiale della Capitaneria di Porto di Gela all'indirizzo: <http://www.guardiacostiera.gov.it/gela/Pages/ordinanze.aspx> e viene altresì affissa all'albo pretorio della Capitaneria.

Gela, 20/07/2023

IL COMANDANTE

C.F.(CP) Lorenzo MASCI

Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D. Lgs. 07/03/2005, n. 82.

Firmato Digitalmente da/Signed by:

LORENZO MASCI

In Data/On Date:

giovedì 20 luglio 2023 09:21:53

Il Responsabile del procedimento
Il Capo Servizio Sicurezza della
Navigazione e Portuale

S.T.V. (CP) Silvia Maria PUCCI

Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D. Lgs. 07/03/2005, n. 82.

Firmato Digitalmente da/Signed by:

SILVIA MARIA PUCCI

In Data/On Date:

giovedì 20 luglio 2023 09:09:01

MARCA DA BOLLO
DA 16€

FAC-SIMILE ISTANZA DI
AUTORIZZAZIONE PER IL
BUNKERAGGIO

Alla CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA
93012 – GELA (CL)
Indirizzo pec: cp-gela@pec.mit.gov.it
Indirizzo mail: cpgela@mit.gov.it

Il/la sottoscritto/a _____ nato/a _____ (____) il
_____ e residente a _____ (____) in Via/Piazza/C.da
_____ n° _____, in qualità di Agente Raccomandataro Marittimo per
conto dell'unità navale denominata _____ (tipologia di nave:
_____, N. IMO _____ ed ancorata nel punto di fonda di coordinate:
LAT. _____ LONG. _____

CHIEDE

Ai sensi dell'articolo 3 dell'Ordinanza n. 33/2023 e consapevole delle sanzioni penali in caso di dichiarazioni false e della conseguente decadenza dai benefici eventualmente conseguiti ai sensi degli artt. 75 e 76 del D.P.R. 445/2000 sotto la propria responsabilità, l'autorizzazione all'effettuazione, in data _____ ed alle ore _____, di rifornimento di combustibile alla nave predetta, mediante la Ditta fornitrice denominata _____.

Si fa riserva di inviare, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, la dichiarazione del comandante dell'unità da rifornire ai sensi dell'art. 3.3 della presente Ordinanza.

Gela, _____

Agente Raccomandataro Marittimo

Il/la sottoscritto/a _____ nato/a _____ (____) il
_____ e residente a _____ (____) in Via/Piazza/C.da
_____ n° _____, in qualità di rappresentante della Ditta fornitrice
denominata _____

DICHIARA

Ai sensi dell'articolo 3 dell'Ordinanza n. 33/2023 e successive modifiche ed integrazioni e consapevole delle sanzioni penali in caso di dichiarazioni false e della conseguente decadenza dai benefici eventualmente conseguiti ai sensi degli artt. 75 e 76 del D.P.R. 445/2000 sotto la propria responsabilità, che l'unità impiegata nel rifornimento è denominata _____, iscritta al N. _____ del Compartimento Marittimo di _____ (e di cui si allega il certificato di idoneità) e che il prodotto di cui si effettua il rifornimento è del tipo _____ e in quantità _____ tonnellate (di cui si allega scheda descrittiva delle caratteristiche fisiche del prodotto come previsto dall'articolo 3. 2 lettera d) della presente Ordinanza).

Si allega copia del documento d'identità.

Gela, _____

Rappresentante della Ditta Fornitrice

MARCA DA BOLLO
DA 16€

FAC-SIMILE ISTANZA DI
AUTORIZZAZIONE ALL'ALLIBO

Alla CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA
93012 – GELA (CL)
Indirizzo pec: cp-gela@pec.mit.gov.it
Indirizzo mail: cpgela@mit.gov.it

Il/la sottoscritto/a _____ nato/a _____ (____) il
_____ e residente a _____ (____) in Via/Piazza/C.da
_____ n° _____, in qualità di Agente Raccomandatario Marittimo per
conto dell'unità navale denominata _____ (tipologia di nave:
_____, N. IMO _____ ed ancorata nel punto di fonda di coordinate:
LAT. _____ LONG. _____

CHIEDE

Ai sensi dell'articolo 13 dell'Ordinanza n. 33/2023 e consapevole delle sanzioni penali in caso di dichiarazioni false e della conseguente decadenza dai benefici eventualmente conseguiti ai sensi degli artt. 75 e 76 del D.P.R. 445/2000 sotto la propria responsabilità, l'autorizzazione all'effettuazione di allibo del prodotto denominato _____ (tra quelli elencati nell'Appendice I, Annesso I, della MARPOL 73/78, come emendata, e delle sostanze indicate alle categorie Y o Z dell'Annesso II) per una quantità di _____ tonnellate, dalla Nave "Madre" _____, N. IMO _____ alla Nave "Figlia" denominata _____, N. IMO _____ in data _____.

Trattandosi di prodotto per il quale risulta $60^{\circ}\text{C} \leq T_i \leq 90^{\circ}\text{C}$, si individua, quale mezzo nautico (rimorchiatore o altro mezzo equipollente) in prontezza operativa per finalità antincendio, ai sensi dell'articolo 12 lettera g) e dell'articolo 25 della presente Ordinanza, il

_____.

Si allega alla presente la documentazione prevista dagli articoli 13, 14 e 16 della presente Ordinanza.

Gela, _____

Agente Raccomandatario Marittimo

FAC-SIMILE COMUNICAZIONE
IMBARCO VIVERI E/O
DOTAZIONI DI BORDO

Alla CAPITANERIA DI PORTO
SEZIONE TECNICA
93012 – GELA (CL)
Indirizzo pec: cp-gela@pec.mit.gov.it
Indirizzo mail: cpgela@mit.gov.it

Il/la sottoscritto/a _____ nato/a _____ (____) il
_____ e residente a _____ (____) in Via/Piazza/C.da
_____ n° _____, in qualità di Agente Raccomandatorio Marittimo per
conto dell'unità navale denominata _____ ed ormeggiata/ancorata
(barrare la voce non richiesta) presso il Pontile del Porto Isola/Rada di Gela (barrare la voce non
richiesta)

COMUNICA

Ai sensi dell'articolo 33 dell'Ordinanza n. 33/2023 e consapevole delle sanzioni penali in caso di
dichiarazioni false e della conseguente decadenza dai benefici eventualmente conseguiti ai sensi
degli artt. 75 e 76 del D.P.R. 445/2000 sotto la propria responsabilità, che in data _____
verrà effettuato l'imbarco delle provviste/dotazioni di bordo (nello specifico si tratta
di: _____
_____)
con l'utilizzo dell'Impresa portuale denominata _____.

Gela, _____

Agente Raccomandatorio Marittimo
