



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CAPITANERIA DI PORTO ANCONA

**REGOLAMENTO PER LE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO A MEZZO BETTOLINA
ALLE NAVI E AI GALLEGGIANTI NELL'AMBITO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI
ANCONA**

APPROVATO E RESO ESECUTIVO CON

ORDINANZA N. 30 DEL 07/05/2015

TITOLO I

GENERALITA'

Articolo 1

(Concessione/autorizzazione)

Il servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina nell'ambito del Circondario Marittimo di Ancona è effettuato esclusivamente dalle imprese titolari di concessione rilasciata dall'Autorità Marittima ai sensi degli articoli 66 del Codice della Navigazione e 60 del relativo Regolamento. Tali operazioni possono essere effettuate esclusivamente a mezzo bettoline in possesso dei requisiti tecnici prescritti dagli Organismi affidati e ritenute idonee dalla Capitaneria di Porto.

Articolo 2

(Modalità di bunkeraggio)

1. Le operazioni bunkeraggio in ambito portuale possono essere effettuate con combustibili liquidi e lubrificanti il cui punto di infiammabilità (determinato con il sistema a vaso chiuso) sia uguale o superiore a 60°C.
2. I responsabili delle ditte/imprese rifornitrici debbono provvedere a rendere edotti i fruitori del servizio delle norme prescritte nel presente regolamento con qualunque mezzo ritenuto idoneo, anche mediante affissione e/o esposizione.

Articolo 3

(Esenzioni)

Il presente Regolamento **non si applica:**

1. Alle operazioni di approvvigionamento di prodotti combustibili e lubrificanti contenuti in fusti, per le quali si rimanda alla particolare disciplina prevista per l'imbarco di pezzi pesanti e voluminosi su navi cisterna.
2. Alle navi militari, limitatamente all'organizzazione di bordo, che dovranno garantire equivalenti misure di prevenzione antincendio ed antinquinamento secondo propri regolamenti di servizio.

Articolo 4

(Esclusioni)

Non sono consentite le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina:

1. alle navi cisterna che siano ormeggiate a banchine portuali.
2. alle unità da diporto, nonché alle unità da pesca ed alle altre unità iscritte nei RNMG adibite al traffico locale.

TITOLO II

NORME DI CARATTERE GENERALE PER LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

Articolo 5

(Illuminazione)

Le operazioni di bunkeraggio possono essere eseguite nell'arco delle ventiquattro ore.

Nel caso di operazioni in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 lux ad un metro dai piani di lavoro; L'impianto elettrico deve essere realizzato in conformità alla legge n. 186 del 1968.

Articolo 6

(Inquinamento)

1. Durante le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, qualora si verificano 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 la Capitaneria di Porto.
2. In tali casi devono essere sospese immediatamente le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di sversamenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento.
3. L'Autorità Marittima provvederà a richiedere ed adottare tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni, finalizzati al contenimento dell'evento ed ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze.

4. 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.
5. L'obbligo d'informazione sussiste anche al verificarsi di qualsiasi altro evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali.
6. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto.

Articolo 7

(Condizioni meteorologiche)

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

In caso di peggioramento delle condizioni, o in presenza di scariche atmosferiche, le operazioni di rifornimento/bunkeraggio devono essere immediatamente sospese. Di tale sospensione e dell'eventuale ripresa deve essere tempestivamente informata la Sala Operativa della Capitaneria di Porto, da parte dei responsabili.

Articolo 8

(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 ulteriori 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.

Articolo 9

(Responsabilità)

Oltre ai Comandanti della nave da rifornire e rifornitrice e salvo specifiche responsabilità personali, sono ritenuti congiuntamente responsabili i soggetti incaricati delle operazioni di bunkeraggio a bordo delle due unità.

TITOLO III

DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO BETTOLINA IN PORTO ED IN RADA

Articolo 10

(Generalità)

Al fine di poter effettuare le operazioni di rifornimento di combustibili liquidi e lubrificanti, gli agenti Raccomandatori Marittimi o i Comandanti delle unità da rifornire, dovranno attivare tramite il sistema informatico PMIS, la relativa pratica secondo le disposizioni di cui al "Regolamento di Sicurezza e Tutela Ambientale del Porto di Ancona" approvato con Ordinanza 9/98 e successive modifiche dell'Autorità Portuale di Ancona, nei termini previsti dalla normativa vigente.

In particolare per ottenere l'approvazione all'operazione, l'istanza inoltrata dovrà essere corredata "dell'informativa" da allegare in formato PDF di cui all'Ordinanza n. 106 del 02.09.2014 di questa A.M.

Le operazioni di bunkeraggio su banchine in concessione è consentito previo nulla osta delle stesse società concessionarie/terminaliste.

Articolo 11

(Requisiti delle bettoline)

1. Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono essere in possesso dei requisiti tecnici prescritti e ritenute idonee dalla Capitaneria di Porto nonché ottemperare a tutte le norme in materia di sicurezza della navigazione previste per tale tipo di unità navali.
2. Le menzionate unità devono inoltre essere fornite:
 - a) di impianti e dotazioni idonee (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi etc.), per effettuare le operazioni di rifornimento in sicurezza anche a navi destinate al trasporto di prodotti classificati pericolosi;
 - b) di attrezzature e dotazioni idonee a prevenire e contenere sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, scorte di assorbenti inerti 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;

3. Le bettoline devono essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi dalla nave rifornita sia in caso di emergenza, sia in caso di sospensione o di interruzione del rifornimento dovuto a qualsiasi motivo. In tali casi dovrà essere subito informata la Centrale Operativa della Capitaneria di Porto (Ch. 16 VHF).
4. Qualora le bettoline siano precedentemente impiegate per il trasporto di prodotti infiammabili (punto di accensione non superiore a 60°C), prima della loro utilizzazione per il servizio di rifornimento dovranno essere munite di relativo certificato di Gas-Free rilasciato dal competente Servizio Chimico del Porto che dovrà essere conservato a bordo.

Articolo 12

(Rifornimento a mezzo bettolina in banchina)

Il rifornimento di liquidi combustibili alle navi a mezzo di bettolina può essere effettuato ottemperando alle seguenti prescrizioni, oltre a quelle di carattere generale di cui al [Titolo II](#):

- a) la nave, qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 2, 3, 4, e 5, deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento.
- b) durante lo svolgimento delle operazioni deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale della bettolina munito di certificazione S.T.C.W. (Fire Fighting avanzato per gli ufficiali e Fire Fighting base per i comuni). Devono essere inoltre disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (materiali oleoassorbenti). Il personale di bordo addetto al servizio antincendio dovrà mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- c) Durante il rifornimento, a bordo o sulla banchina prospiciente non deve essere eseguito alcun lavoro, che possa generare scintille o calore. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina.
- d) E' vietato fumare a bordo di entrambe le unità.
- e) La bettolina deve sostare il più possibile lontano da sfoghi di aria o da sorgenti di vapori infiammabili.
- f) Le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del codice internazionale dei segnali o un fanale rosso, visibile a giro d'orizzonte, nelle ore notturne.
- g) 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.

Deve essere assicurata l'equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa.

- h) Il personale dell'unità rifornitrice deve attenersi alle disposizioni dell'ufficiale della nave, designato dal Comando di bordo quale responsabile della direzione delle operazioni, relativamente all'inizio, alla velocità del pompaggio ed alle interruzioni. Il personale delle due unità dovrà seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
- i) Tutti gli scarichi, compresi quelli della cucina, ed i motori, devono essere provvisti

di parascintille.

- j) Devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto degli scafi qualora l'unità non sia già dotata di idoneo bottazzo.
- k) Durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina debbono essere chiusi.
- l) Il personale incaricato delle operazioni della nave e della bettolina prima di iniziare le operazioni di rifornimento, deve concordare la rata e le prestazioni massime di pompaggio e le procedure per l'arresto di emergenza.
- m) Il suddetto personale deve inoltre concordare il mezzo di comunicazione (VHF o altro sistema idoneo) e le procedure di comunicazione tra bettolina e nave e viceversa; In ogni caso le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve rifornimento, devono essere effettuate usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine Navigational Vocabulary – IMO);
- n) Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF in dual watch sul Ch. 12 e Ch. 16 (servizi portuali ed emergenza);
- o) Assicurarsi che al termine delle operazioni le manichette, opportunamente drenate, siano scollegate e flangiate evitando colaggi di prodotto.
- p) Al termine dell'operazione l'unità rifornitrice deve essere allontanata immediatamente dalla nave.

Articolo 13

(Rifornimento a mezzo bettolina in rada)

Se il rifornimento è effettuato in rada devono essere osservate, in aggiunta a quanto già prescritto, le seguenti ulteriori precauzioni:

- a) Le operazioni possono essere effettuate in tutta la rada, così come individuata dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Ancona n. 19/2006 del 27.03.2006.
- b) 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 1972) a cura e sotto la responsabilità dei comandanti e con le modalità da essi concordate.
- c) Al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave che riceve il rifornimento, devono essere effettuate in una lingua precedentemente concordata usando termini tecnici internazionalmente noti (Standard Marine Navigational Vocabulary – IMO).
- d) La nave di dimensioni maggiori deve essere ancorata.
- e) Gli impianti antincendio delle due unità navali devono essere tenuti pronti all'immediato impiego.
- f) I cavi di ormeggio passati tra le due navi devono essere correttamente manovrati in modo da poter compensare le relative variazioni di assetto dovute al trasbordo di combustibile.
- g) Le condizioni meteomarine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento delle condizioni stesse.
- h) E' vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere.
- i) Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF in dual watch sul Ch. 12 e Ch. 16 (servizi portuali ed emergenza);

- j) 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 la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Ancona.

Articolo 14

(Banchine sottoposte a limitazioni per lo svolgimento di operazioni a mezzo Bettolina)

L'impiego della bettolina per operazioni di rifornimento può essere consentito, nei casi di cui all'[art. 2](#), lungo tutte le banchine operative del porto, con le seguenti precauzioni:

1. All'interno delle darsene, (banchine nr. 9-11, 13-15 e 23-25), le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina non potranno essere effettuate qualora le adiacenti banchine siano impegnate da altre unità in manovre di ormeggio/disormeggio.
2. Qualora dette operazioni siano già iniziate, queste dovranno essere sospese e la bettolina dovrà tempestivamente lasciare la darsena senza arrecare ritardo alcuno all'unità in manovra.

TITOLO IV

ALTRE DISPOSIZIONI

Articolo 15

(Prescrizioni di attenzione alla manovra per le altre navi)

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

Articolo 16

(Disposizioni finali)

Eventuali situazioni non contemplate nel presente Regolamento saranno valutate, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto sentiti i pareri degli Enti e Servizi ritenuti necessari.

L'Autorità Marittima potrà, a proprio esclusivo insindacabile giudizio, imporre inoltre tutte quelle prescrizioni ritenute necessarie ed indispensabili allo svolgimento delle operazioni in sicurezza.

Ancona, 06.05.2015

**F.to IL COMANDANTE
C.A. (CP) Francesco Saverio FERRARA**