

Capitaneria di Porto di Trieste

Ordinanza N. 02/2003

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

VISTO il decreto del Ministero 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 13.05.1940 n. 690 che disciplina l'organizzazione ed il funzionamento del servizio antincendio nei porti.

VISTA la legge 31.12.1982 n. 979 "Disposizioni per la difesa del mare".

VISTE le proprie ordinanze n. 01/98 del 31.01.98 - 23/98 del 05.09. 98 n. 05/99 del 05.02.99 e n. 12/00 del 18.04.00.

VISTO l'articolo 14 dell' [Ordinanza n. 536](#) del 1° febbraio 1969 (Disciplina dell'accosto alle navi cisterna da parte di altre navi o galleggianti).

VISTA la Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima e Interna Serie VII n. 16 prot. n. DEM3/1823 in data 19.07.2002 per oggetto: disciplina dell'attività di bunkeraggio nei porti marittimi.

SENTITA in data 12 dicembre 2002 la Commissione ex art. 48 del Codice della Navigazione - allargata con un rappresentante dell'Autorità Portuale di Trieste – relativamente alle operazioni di bunkeraggio con autobotte.

SENTITI in merito gli operatori del settore ed acquisito agli atti il relativo parere del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco (foglio 16580 del 18 dicembre 2002), del Genio Civile Opere Marittime (foglio 87 del 17 gennaio 2003) e dell'Autorità Portuale di Trieste (foglio 00156 del 15 gennaio 2003) per quanto attiene il Regolamento di attuazione per le operazioni di bunkeraggio nel porto di Trieste.

VISTA la legge 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.

VISTI gli articoli 17, 30, 68 e 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione.

ORDINA

Articolo 1

E' approvato e reso esecutivo **dalla data del 1° marzo 2003** l'annesso [Regolamento per la disciplina delle operazioni di bunkeraggio nel Circondario Marittimo di Trieste](#).

Articolo 2

La presente ordinanza abroga l'ordinanza n.12/00 citata in premessa nonché le norme in contrasto con le presenti disposizioni.

Articolo 3

I contravventori alla presente ordinanza incorreranno, salvo che il fatto non costituisca reato, nelle sanzioni previste dall'art.1174 del Codice della Navigazione.

Il personale addetto al servizio dei porti, oltre a quanto previsto nel presente articolo sarà perseguito disciplinarmente ai sensi dell'art. 1251 e seguenti del codice della navigazione.

Articolo 4

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.

Trieste, 14 febbraio 2003

CAPITANERIA DI PORTO TRIESTE

REGOLAMENTO PER LE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO ALLE NAVI E GALLEGGIANTI NELL'AMBITO DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI TRIESTE

APPROVATO E RESO ESECUTIVO CON

ORDINANZA N. 02 DEL 14 FEBBRAIO 2003

TITOLO I

GENERALITA'

Articolo 1

(Concessione/autorizzazione)

1. Bunkeraggio a mezzo bettolina: Il servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina nell'ambito del Circondario Marittimo di Trieste 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, sentita l'Autorità Portuale. 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.

2. Bunkeraggio a mezzo oleodotti (depositi): Le concessioni demaniali marittime per l'installazione di depositi di prodotti petroliferi in ambito portuale, disciplinate dall'art.18 della legge n. 84 del 1994, sono rilasciate, ai sensi degli articoli 104 e 105 del d.lgs n. 112 del 1998 dall'Autorità Portuale.

3. Bunkeraggio a mezzo distributori fissi in banchina: Le concessioni demaniali marittime per l'installazione dei distributori fissi in banchina, disciplinate dall'art.36 del Codice della Navigazione, sono rilasciate dall'Autorità Portuale o, dove non istituita, dall'Autorità Marittima o dalla Regione a seconda che si tratti di porto di rilevanza nazionale o regionale.

4. Il bunkeraggio a mezzo autobotti: è consentito alle imprese titolari di autorizzazione rilasciata dall'Autorità Portuale, nell'ambito della circoscrizione della stessa, ai sensi dell'art.68 del Codice della Navigazione e della Legge n. 84 del 1994 con autobotti in possesso della prescritta certificazione tecnica. Qualora il servizio di bunkeraggio a mezzo autobotti sia richiesto al di fuori dell'ambito portuale di Trieste, si riterranno autorizzate le medesime ditte iscritte nei registri conservati dall'Autorità Portuale di Trieste.

Articolo 2

(Modalità di bunkeraggio)

1. Il bunkeraggio in ambito portuale può essere effettuato a mezzo bettolina con oleodotto, con distributore fisso in banchina ed, in casi eccezionali, con autobotte secondo i principi e condizioni di cui

2. Dette operazioni 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.

3. Premesso che, a parità di altre condizioni, il bunkeraggio da impianto fisso (oleodotto o distributore) su banchina o quello tramite bettolina risultano più sicuri e rendono conseguentemente residuale il ricorso ad operazioni di bunkeraggio tramite autobotte, quest'ultima modalità è consentita per motivi eccezionali e qualora risulti non possibile una delle modalità principali sopra indicate solo previa istanza e successiva, eventuale autorizzazione della Capitaneria di Porto di Trieste ([allegato 1](#)).

4. I distributori automatici fissi, sopra indicati, sono atti al rifornimento di carburante ad unità da traffico locale, da pesca e da diporto. Qualora in possesso dei requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni, presso tali distributori potranno essere erogati combustibili con punto di infiammabilità inferiore a 60°C.

5. I prodotti petroliferi (combustibili e lubrificanti) destinati al rifornimento delle unità navali nei porti sono stoccati prevalentemente presso raffinerie e/o depositi costieri.

6. I responsabili delle ditte/impresе 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**:

- ⑩ 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.
- ⑩ Alle navi militari, limitatamente all'organizzazione di bordo, che dovranno garantire equivalenti misure di prevenzione antincendio ed antinquinamento secondo propri regolamenti di servizio.

TITOLO II

NORME DI CARATTERE GENERALE PER LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO

Articolo 4

(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 in base alla certificazione rilasciata dall'Organismo tecnico riconosciuto dell'unità rifornitrice.

Indicazioni specifiche sono riportate per i vari casi di bunkeraggio.

L'impianto elettrico deve essere realizzato in conformità alla legge n. 186 del 1968.

Articolo 5

(Inquinamento)

1. Durante le operazioni di rifornimento/bunkeraggio, qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi, 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 tutti gli accorgimenti idonei ed atti 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. Per bunkeraggi non rientranti nelle fattispecie del presente regolamento, ed oltre ai casi in cui il servizio stesso sia già obbligatorio (vedasi successivo [art. 14](#) - rifornimento a mezzo bettolina in rada), l'Autorità Marittima potrà disporre l'obbligo della presenza di un servizio di vigilanza antinquinamento da parte della ditta concessionaria del servizio.

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

7. Le operazioni di rifornimento/bunkeraggio potranno essere riprese solo a seguito di autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto.

Articolo 6

(Condizioni meteorologiche)

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

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

Articolo 7

(Caratteristiche delle manichette)

1. a) Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere:

- ⑩costruite in conformità alle norme EN 1765 o BS 1435.
- ⑩collaudate all'atto della fornitura.
- ⑩periodicamente 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.

b) 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:

- ⑩massima pressione di esercizio;
- ⑩massima temperatura di esercizio;
- ⑩prodotti per i quali sono riconosciute idonee;
- ⑩data e pressione di collaudo;
- ⑩certificato di collaudo.

c) 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.

2. Si ritengono inoltre idonee le strutture (manifold) dei terminali petroliferi già testate secondo la normativa in vigore per la movimentazione di liquidi infiammabili.

Articolo 8**(Responsabilità)****Bunkeraggio a mezzo bettolina:**

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.

Bunkeraggio mediante autobotti/distributori mobili:

Oltre al Comandante della nave da rifornire e l'Ufficiale designato responsabile delle operazioni, sono congiuntamente responsabili delle operazioni di bunkeraggio il titolare della ditta fornitrice e l'autista dell'autobotte.

Bunkeraggio a mezzo oleodotto (deposito):

Oltre al Comandante della nave da rifornire e l'Ufficiale responsabile delle operazioni a bordo, sono congiuntamente responsabili delle operazioni di bunkeraggio, il concessionario demaniale e l'operatore della stazione di rifornimento.

Bunkeraggio a mezzo distributore fisso in banchina e "stazione di servizio" (distributore automatico fisso):

Oltre al Comandante dell'unità da rifornire e, qualora designato, l'Ufficiale di bordo responsabile delle operazioni, sono congiuntamente responsabili delle operazioni di bunkeraggio, il gestore dell'impianto e l'operatore della stazione di rifornimento.

TITOLO III**DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO BETTOLINA IN PORTO ED IN RADA****Articolo 9*****(Generalità)***

Le operazioni di bunkeraggio con bettolina sono subordinate:

1. Alla preventiva comunicazione scritta (via fax/[posta elettronica](#)), alla Capitaneria di Porto di Trieste da parte della ditta concessionaria con le seguenti notizie:
 - ⑩ nome della nave da rifornire e luogo dell'operazione;
 - ⑩ data e ora prevista di inizio e termine operazione;
 - ⑩ tipo, caratteristiche (punto di infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza), quantità del prodotto da rifornire.
2. Nulla-osta della Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Trieste su avviso di inizio operazioni comunicato via radio dal comandante della bettolina;
3. Lo svolgimento di bunkeraggi su banchine e pontili petroliferi ricadenti nelle aree portuali in concessione è consentito previo nulla osta delle stesse società concessionarie/terminaliste.

Articolo 10***(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:

- ⑩ 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;
- ⑩ 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);
- ⑩ di bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi di ormeggio non metallici e di parafiamma a tutti gli scarichi;
- ⑩ di autorizzazione all'accosto alle navi cisterna in regolare corso di validità rilasciata dalla Sezione

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.

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 11

(Rifornimento a mezzo bettolina in banchina)

1. 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 1, 2, 3, 4, 5 e 7, 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.
- h. **Deve essere assicurata l'equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa.**
- i. 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.
- j. Tutti gli scarichi, compresi quelli della cucina, ed i motori, devono essere provvisti di parascintille.
- k. Devono essere posizionati idonei parabordi atti ad impedire il contatto diretto degli scafi qualora l'unità non sia già dotata di idoneo bottazzo.
- l. Durante le operazioni di rifornimento gli ombrinali della nave e della bettolina debbono essere chiusi.
- m. 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.
- n. 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.
- o. Assicurarsi che al termine delle operazioni le manichette, opportunamente drenate, siano scollegate e flangiate evitando colaggi di prodotto.
- p. Il travaso dei prodotti da rifornire fra due unità adibite al bunkeraggio, durante l'accosto alla nave, può essere effettuato esclusivamente qualora le stesse siano dotate di sistemi strutturali idonei e, comunque, di collegamenti fissi (flange) nonché di manichette idonee e collaudate anche a garantire l'equipotenzialità elettrica; in difetto deve comunque essere assicurata l'equipotenzialità. Durante tali operazioni deve essere presente personale di bordo su entrambe le unità rifornitrici.
- q. Al termine dell'operazione l'unità rifornitrice deve essere allontanata immediatamente dalla nave.

Articolo 12

(Particolari prescrizioni per il rifornimento a navi che trasportano merci pericolose in colli ed a navi cisterna all'ormeggio in porto)

Oltre alle prescrizioni indicate nei precedenti articoli, dovranno essere osservate le seguenti particolari prescrizioni:

1. La nave, così come già previsto dal precedente [art.11, lettera a\)](#), qualora movimenti liquidi infiammabili di categoria A o B o merci pericolose in colli di classe 1, 2, 3, 4, 5 e 7 deve sospendere le operazioni commerciali per tutta la durata del rifornimento.
2. Qualora si tratti di rifornimento a nave petroliera, gasiera o chimichiera non degasificate, il rifornimento è consentito se la nave sta effettuando operazioni di scarica.
3. Durante la carica il rifornimento è consentito – senza dover sospendere le operazioni commerciali - solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità > 60° C ed 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 sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera.
 - Ⓢ gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla.
4. Nel caso di navi cisterna o gasiera con liquidi pericolosi o vuote ma non degasificate, debbono essere interrotte eventuali operazioni di zavorramento (per le navi pre-Marpol), spostamento del carico, lavaggio o pulizia delle cisterne.
5. E' vietato qualsiasi tipo di rifornimento a navi cisterna durante le operazioni di movimento zavorre e ventilazione delle cisterne di navi che abbiano trasportato prodotti di categoria A e B, nonché durante le operazioni di Crude Oil Washing, Butterwort, allibo e ritiro di slops.

Articolo 13

(Particolari prescrizioni per il rifornimento a navi ormeggiate ai terminali petroliferi)

1. Solo in caso di comprovato impedimento ad effettuare l'operazione a mezzo degli oleodotti di cui al successivo [titolo IV](#), può essere autorizzato, a seguito di motivata istanza ed apposito provvedimento, il bunkeraggio a mezzo di natanti all'uopo autorizzati secondo obblighi e procedure di cui al presente regolamento oltre alle seguenti prescrizioni:

- Ⓢ modalità e tempi di effettuazione del bunkeraggio siano concordate congiuntamente tra i responsabili designati della ditta rifornitrice, del Comando della nave e del Terminale petrolifero.

- ⑩ per tutta la durata del bunkeraggio sulla nave sia presente un operatore della bettolina in prossimità del connettore, pronto ad effettuare il distacco in caso di necessità. La bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi prontamente con i propri mezzi in caso di emergenza (autopropulsa o assistenza continua di un rimorchiatore).
- ⑩ la bettolina sia dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera.
- ⑩ gli strumenti per effettuare la connessione siano antiscintilla.

Articolo 14

(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 [n. 7/95](#), del porto di Trieste.
- 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 (Col Reg 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. Per tutta la durata delle operazioni, a garanzia del pronto intervento antinquinamento, deve essere allertato e pronto a muovere in caso di necessità un battello disinquinante. A tal fine la ditta rifornitrice, oltre agli obblighi già disciplinati, deve comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto la disponibilità del battello disinquinante.
- h. Le condizioni meteomarine devono essere favorevoli. Le operazioni di rifornimento devono essere interrotte in caso di peggioramento delle condizioni stesse.
- i. E' vietata l'esecuzione di lavori a bordo che possano generare scintille o calore; è inoltre vietato l'uso di fiamme libere.
- j. Durante le operazioni di rifornimento deve essere effettuato l'ascolto radio continuo a mezzo di apparato VHF sulla frequenza dei servizi portuali.
- k. 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 Trieste.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO A MEZZO OLEODOTTO (DEPOSITO)

Articolo 15

(Generalità)

Le operazioni di bunkeraggio, ferma restando quanto già disciplinato nell'[art.9](#), sono subordinate:

1. Alla preventiva comunicazione scritta (via fax/[posta elettronica](#)), alla Capitaneria di Porto di Trieste da parte della ditta concessionaria con le seguenti notizie:
 - ⑩ nome della nave da rifornire e ormeggio.
 - ⑩ data e ora prevista di inizio e termine operazione.
 - ⑩ tipo, caratteristiche (punto di infiammabilità, temperatura, categoria di appartenenza), quantità del prodotto da rifornire.
2. Nulla-osta della Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Trieste su avviso di inizio operazioni comunicato dal capo pontile / comandante della bettolina.

Articolo 16

(Modalità esecutive)

1. Presso i terminali petroliferi, i cui ormeggi sono serviti con tubazioni per il rifornimento delle navi, il bunkeraggio deve avvenire, solamente, attraverso tale sistema dotato di equipotenzialità elettrica mediante idonei collegamenti di massa. Per il rifornimento/bunkeraggio di dette navi cisterna non è consentito l'utilizzo di tubazioni adibite, anche solo parzialmente, alla movimentazione di prodotti petroliferi con punto di infiammabilità determinato con il sistema a vaso chiuso inferiore a 60° C.

2. Qualora si tratti di rifornimento a nave petroliera, gasiera e chimichiera non degassificate, il rifornimento è consentito:

a. se la nave sta effettuando operazioni di scarica.

b. durante la caricazione solo nel caso in cui la nave stia caricando prodotti con punto di infiammabilità > 60° C.

c. adottando le seguenti precauzioni:

- ⑩ sospensione temporanea delle operazioni di scarica/caricazione.
- ⑩ connessione braccio manifold dedicato al bunkeraggio.
- ⑩ ripresa operazioni scarica/caricazione.
- ⑩ inizio operazioni bunkeraggio.
- ⑩ Analoga procedura sarà effettuata per lo stacco del braccio dedicato al bunkeraggio procedendo, altresì, al drenaggio del braccio interessato.

3. Solo in caso di comprovato impedimento ad effettuare l'operazione a mezzo dei suddetti oleodotti, può essere autorizzato, a seguito di motivata istanza ed apposito provvedimento, il bunkeraggio a mezzo di nantanti all'uopo autorizzati secondo obblighi e procedure di cui al [titolo III](#) ed in particolare di cui all'[art. 13](#).

4. Per entrambe le procedure citate ai punti 1 e 3, al fine di permettere l'esercizio di controllo sulle attività di bunkeraggio ai terminali petroliferi, le ditte concessionarie, con anticipo minimo di due ore dall'inizio delle operazioni, devono far pervenire alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto ed al responsabile del terminale (anche a mezzo fax), un elenco in cui devono essere indicate le navi che si intendono rifornire, specificando l'ormeggio, la quantità ed il tipo di prodotto richiesto, gli orari di prevista effettuazione ed ultimazione delle consegne.

5. Le modalità ed i tempi di effettuazione del bunkeraggio devono essere concordate congiuntamente tra i responsabili designati della ditta rifornitrice, dal Comando della nave e dal Terminale Marino.

6. Le navi cisterna che operano presso depositi costieri e/o le raffinerie e le navi adibite ai servizi portuali possono rifornirsi direttamente a mezzo tubazione dai suddetti impianti collaudata e certificata ai sensi dell'art. 48 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione.

TITOLO V

DISPOSIZIONI PER IL BUNKERAGGIO MEDIANTE AUTOBOTTI

Articolo 17

(Requisiti delle autobotti/distributori mobili)

I veicoli cisterna (autobotti), motrici e rimorchi, utilizzate per il servizio di bunkeraggio devono essere rispondenti alle modalità costruttive richieste dalle norme stabilite dal Dipartimento dei Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché di quelle previste dalla vigente normativa per il trasporto di merci pericolose su strada (ADR) e di quelle contenute nel DM 31 luglio 1934 e successive modificazioni.

Articolo 18

(Banchine sottoposte a limitazioni per lo svolgimento di operazioni a mezzo autobotti/distributori mobili)

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

- ⑩ Terminale petrolifero SIOT.
- ⑩ Terminale petrolifero San Sabba.
- ⑩ Terminale petrolifero SILONE.
- ⑩ Terminale petrolchimico ALDER.
- ⑩ MOLO VII.

Sono comunque esclusi i rifornimenti a mezzo autobotti alle navi cisterna che abbiano trasportato o trasportino prodotti infiammabili anche se, per casi eccezionali, siano ormeggiate ad altre banchine portuali.

Non è consentito l'impiego di autobotti per le operazioni di rifornimento ad unità da diporto, nonché alle unità da pesca ed alle altre unità iscritte nei RNMG adibite al traffico locale, salvo casi specifici da valutare di volta in volta.

Articolo 19

(Vigilanza a terra)

1 Deve essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra effettuato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. La squadra deve essere composta da 3 (tre) uomini e dotata di automezzo antincendio (APS) con almeno tre taniche da litri 20 di liquido schiumogeno o serbatoio di capacità equivalente o superiore. L'istanza formale ([allegato 2](#)) deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente **con almeno due giorni di anticipo** rispetto alla data in cui il servizio dovrà essere espletato.

2 Nel caso di mancata disponibilità di personale, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà

comunicazione entro le successive 24 ore alla Capitaneria di Porto, che provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo ed analoghe condizioni Guardia Fuochi abilitati.

3. Detto servizio dovrà essere reso ai sensi del D.M. Interno n. 261 del 22 febbraio 1996 Gazzetta Ufficiale del 16 maggio 1996 n. 113 con relativo onere di spesa a carico del richiedente.

4. 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.

Articolo 20

(Prescrizioni particolari)

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

- a. La quantità di prodotto erogabile non può essere superiore alle 30 tonnellate per ogni autobotte.
- b. Ciascuna autobotte, con eventuale rimorchio, deve uscire dal porto immediatamente dopo aver effettuato il rifornimento.
- c. Le autobotti ed i loro rimorchi dovranno essere in possesso di tutte le abilitazioni e le certificazioni previste per il trasporto di prodotti infiammabili.
- d. Durante lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio 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 ad essere immediatamente impiegate.
- e. Durante le operazioni di rifornimento in ore notturne devono essere garantiti, nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso manichette stesse, i valori di illuminamento di 10 lux.
- f. Le unità navali intente ad operazioni di rifornimento devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei segnali o una luce rossa per il periodo notturno.
- g. Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille.
- h. **Tra l'autobotte e la nave dovrà essere stabilita l'equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa.**
- i. Nella zona interessata dal rifornimento e per tutta la sua durata, non devono essere effettuati lavori con fiamme libere di qualsiasi natura o che generino comunque scintille o produzione di calore.
- j. 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

VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE

- k. 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.
- l. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate sotto il diretto controllo di un ufficiale della nave all'uopo designato, per l'applicazione delle disposizioni richiamate dal presente regolamento. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza.
- m. Le tubazioni/manichette di carico devono essere in ottimo stato e di caratteristiche conformi ai requisiti di legge richiamati all'[art. 7](#).
- n. 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 estintori di tipo omologato.
- o. Durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali. Eventuali deroghe in merito potranno 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 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 ed, eventualmente, dell'Autorità Portuale.
- p. Comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto:
- ⑩ Ora di inizio operazioni.
 - ⑩ L'eventuale mancato inizio delle operazioni e/o la loro sospensione, indicando i motivi ed i provvedimenti presi.
 - ⑩ Ora di fine bunkeraggio.

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), né con distributori mobili

TITOLO VI

RIFORNIMENTO A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI IN BANCHINA

Articolo 21

(Limitazioni generali del prodotto)

Le operazioni di rifornimento a mezzo distributori fissi sono consentite esclusivamente per prodotti con punto di infiammabilità, determinato col sistema a vaso chiuso, superiore/uguale a 60°C.

I distributori automatici fissi, come definiti dal Dlgs n. 32 del 1998, atti al rifornimento di unità da traffico locale, da pesca e da diporto, qualora in possesso dei requisiti tecnici e delle previste autorizzazioni potranno erogare carburanti con punto di infiammabilità inferiore a 60°C.

Articolo 22

(Generalità e prescrizioni generali)

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

- a. 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 luglio 1934, del Certificato Prevenzione Incendi (C.P.I.) rilasciato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente per territorio, e dei dispositivi per la captazione dei vapori di cui al Decreto del Ministero dell'ambiente del 16 maggio 1996, e successivo "Regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori" n. 76 del 20 gennaio 1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle attività produttive e della salute;
- b. Le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi

- spandimento;
- c. 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 e quelli prescritti dal Certificato Prevenzione Incendi (C.P.I.).
- d. I motori di propulsione debbono essere spenti, così come qualsiasi altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico;
- e. Non deve essere eseguita alcun'altra operazione che possa generare calore o scintille;
- f. 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). Il personale di bordo, addetto al citato servizio di vigilanza, deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate.
- g. Obbligo di ventilare sia il vano in cui sono installati i serbatoi, sia il vano apparato motore, dopo ogni operazione di rifornimento di benzina e prima di riavviare il motore.
- h. Tra l'unità in fase di rifornimento e le altre in sosta dovrà essere lasciata una zona libera di almeno 6 metri.
- i. Il gestore del distributore automatico fisso in banchina deve inoltre, in aggiunta a quanto sopra, rendere disponibile e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi (panne galleggianti, panne/fogli oleoassorbenti). Dovrà inoltre esporre, per la parte di competenza, la presente Ordinanza e rendere edotti i fruitori del servizio delle norme prescritte dalla stessa.

TITOLO VII

RIFORNIMENTO DEI DISTRIBUTORI FISSI/STAZIONI DI SERVIZIO

Articolo 23

(Rifornimento dei distributori automatici fissi e stazioni di servizio)

Il rifornimento dei distributori automatici 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.

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

TITOLO VIII

ALTRE DISPOSIZIONI

Articolo 24

(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 25

(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.

Trieste, 14 febbraio 2003