



Ministero
delle infrastrutture e dei trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI MESSINA
AUTORITA' MARITTIMA DELLO STRETTO

ORDINANZA

(numero e data come da protocollo informatico)

“Approvazione del Regolamento per il rifornimento di combustibili (bunkeraggio) alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all’ormeggio nei porti del circondario marittimo di Messina”.

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

- **VISTO:** il Decreto del Ministro degli Interni in data 31 luglio 1934 in materia di “Norme di sicurezza per gli stabilimenti, i depositi, l’impiego ed il trasporto di olii minerali”, e successive modificazioni;
- **VISTA:** la Legge 13.05.1940 N° 690 che disciplina l’organizzazione ed il funzionamento dei servizi antincendio nei porti;
- **VISTA** la Legge 29/12/1973 n. 850 sulla competenza del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco in materia di servizio antincendio negli ambiti portuali;
- **VISTA** la Legge 31/12/1982 n. 979 in materia di tutela delle acque marine dall’inquinamento;
- **AVUTO RIGUARDO:** agli obiettivi fissati dalla Legge 28.01.1994 e successive modificazioni ed integrazioni;
- **VISTO:** il Decreto Legislativo 27 luglio 1999 n. 272 recante la normativa di adeguamento sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazione di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della Legge 31 dicembre 1998 n.485;
- **VISTO:** il Dispaccio n° DEM3/0865 in data 08.05.2000 con il quale l’allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha trasmesso il parere della Commissione Consultiva Centrale per il controllo delle armi – per le funzioni consultive in materia di sistemi esplosivi ed infiammabili – in materia di bunkeraggio a mezzo autobotte;
- **VISTA:** la Circolare N° 16 Prot. N° DEM3/1823 – Titolo: Porti – Serie VIII del 19.07.2002 dell’allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima e Interna;
- **VISTO:** il Decreto dell’Assessorato all’Industria della Regione Siciliana n. 07 del 14 febbraio 2003 relativo al Deposito di combustibili liquidi sito nel Porto di Messina ed adibito al rifornimento delle navi traghetto F.S.;
- **VISTO:** il Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n. 169 e succ. modifiche ed integrazioni che istituisce le Autorità di Sistema Portuale;
- **VISTA:** il Regolamento vigente dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, che disciplina l’iscrizione nel registro di cui all’articolo 68 del Codice della navigazione;
- **VISTO:** il Decreto 25/01/2007 “obbligatorietà servizio di pilotaggio nel porto di Messina, e successive modifiche ed integrazioni apportate con Decreto 26/09/2007 e Decreto 10/01/2013;
- **VISTO:** il Decreto 24 aprile 2018 “Obbligatorietà servizio di ormeggio nei porti e rade di Messina e Giardini Naxos e negli approdi di Rada San Francesco e Tremestieri”;
- **VISTA:** l’istanza, corredata di relazione tecnica, dettagli area Bunkering, Planimetrie varie di sicurezza, antincendio e di progetto, documenti della nave ecc., avanzata dalla società di

navigazione Caronte & Tourist con nota CT007/19 ed intesa ad ottenere autorizzazione ad effettuare operazioni di bunkeraggio con prodotto GNL alla nave ELIO a mezzo autobotte (Truck to Ship) alla banchina Norimberga del Porto di Messina;

- **VISTO:** il verbale della riunione del 13 marzo 2019 presso la sede dell'allora "Autorità portuale di Messina, con oggetto le attività di Bunkering GNL della N/T "ELIO" della soc. Caronte & Tourist, nel porto di Messina, in modalità Truck To Ship", a cui hanno partecipato rappresentanti dell'Autorità portuale, della Capitaneria di porto A.M.S. di Messina, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina, dell'Agenzie delle Dogane di Messina, della società di navigazione Caronte & Tourist, dell'Ag. Marittima Comet e della Società concessionaria Servizi Norimberga;
- **VISTE:** le risultanze di ulteriori riunioni tecniche presso la Capitaneria di porto di Messina, con richiesta di ulteriori integrazioni di documenti avanzate alla società di navigazione C&T;
- **VISTA:** la nota prot. n. 8446 in data 23.05.2019 del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina, con la quale trasmetteva alla Direzione Centrale per la prevenzione e sicurezza tecnica del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del soccorso pubblico e della Difesa Civile presso il Ministero dell'Interno, le risultanze delle riunioni tecniche, nonché la documentazione presentata dalla società richiedente C&T, illustrando le prescrizioni impartite, chiedendo alla superiore Direzione Centrale una valutazione in merito;
- **VISTA:** la nota prot. n. 8392 in data 05/06/2021 del Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del soccorso Pubblico e della difesa civile, con la quale formulava un proprio parere positivo a condizione che le prescrizioni riportate nella nota del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina fossero conformi alla norma ISO 20519;
- **VISTO:** il foglio n. CT048/19 della società di navigazione C&T, con il quale trasmetteva una Relazione integrativa;
- **VISTO:** il fg. Prot. n. 15040 in data 25/09/2019 del Comando dei Vigili del Fuoco di Messina, con il quale trasmetteva il proprio parere favorevole alle operazioni di bunkeraggio di GNL, a mezzo autobotte, per la N/T ELIO presso la banchina Norimberga del Porto di Messina alle condizioni/prescrizioni elencate;
- **VISTO:** il verbale relativo alla riunione in data 05/05/2021 della Commissione Locale ex art. 48 Reg. del Cod. Nav., a cui hanno partecipato rappresentanti della Capitaneria di porto A.M.S. di Messina, dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina, del Genio Civile OO.PP.MM. di Messina e del Consulente Chimico di porto, durante la quale sono state valutate le diverse problematiche di sicurezza che sorgono durante le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte nelle banchine dell'ambito portuale di Messina;
- **VISTE:** le risultanze dei sopralluoghi effettuati dalla Commissione Locale in data 05.05.2021, direttamente in loco presso le banchine/scali/cantieri navali presenti nell'ambito portuale di Messina, a seguito dei quali sono state indicate le aree destinate alle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte, escludendo quelle non ritenute sicure per la predetta tipologia di bunkeraggio;
- **VISTO:** il verbale relativo alla riunione tecnica in data 17/12/2021, a cui hanno partecipato rappresentanti della Capitaneria di porto A.M.S. di Messina, dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina, e il Consulente Chimico di porto, durante la quale è stata valutata la bozza del nuovo regolamento di bunkeraggio, apportando ulteriori modifiche ed integrazioni di cui al verbale stesso;
- **VISTO:** il parere positivo, all'emanazione del nuovo regolamento di bunkeraggio come da esiti della riunione tecnica del 17/12/2021, espresso dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina con nota prot. n. 20255 in data 23/12/2021;
- **VISTO:** il parere positivo all'emanazione del nuovo regolamento di bunkeraggio come da esiti della riunione tecnica del 17/12/2021, nonché ulteriori modifiche come espresso dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con nota prot. n. 12918 in data 30/12/2021;
- **VISTO:** il precedente "Regolamento del servizio di bunkeraggio nel Porto e nel Circondario Marittimo di Messina", approvato con propria Ordinanza n. 108/2021 emanata in data 30/12/2021;
- **VISTA:** l'Ordinanza n. 6/PR in data 18/06/2021 dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, con la quale consentiva l'utilizzo del bacino di carenaggio e delle relative banchine del

Cantiere navale Palumbo, dettando specifiche prescrizioni di carattere tecnico-strutturale per le operazioni di bunkeraggio;

- **VISTA:** la guida tecnica per l'individuazione delle misure di safety per il rifornimento in porto delle navi a GNL, approvata il 20/07/2021 dal Comitato Centrale Tecnico Scientifico per la prevenzione incendi;
- **VISTA:** la norma UNI EN ISO 20519:2022 "Ships and marine technology – Specification for bunkering of liquefied natural gas fuelled vessels";
- **VISTO:** l'accordo Internazionale relativo al trasporto di merci pericolose su strada – ADR;
- **VISTO:** la normativa inerente il trasporto marittimo delle merci pericolose – IMDG Code;
- **VISTE:** le note datate 14/01/2022, 27/01/2022 e del 27/02/2022 del Cantiere navale Palumbo, con le quali chiedeva di valutare la possibilità di modificare il regolamento di bunkeraggio, inserendo tra le banchine utilizzabili per le operazioni bunkeraggio a mezzo autobotte anche la banchina c.d. "Fianco bacino", indicando anche le procedure da attuare al fine di rispondere alle prescrizioni imposte dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto con l'Ordinanza n. 6/PR del 18/06/2021;
- **VISTO:** il verbale relativo alla riunione effettuata presso le aree del Cantiere navale Palumbo, in data 11/04/2022 della Commissione Locale ex art. 48 Reg. del Cod. Nav., a cui hanno partecipato rappresentanti della Capitaneria di porto A.M.S. di Messina, dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina e del Genio Civile OO.PP.MM. di Messina, durante la quale è stata valutata favorevolmente la richiesta di utilizzare la banchina "Fianco Bacino" per le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte, da parte del cantiere navale Palumbo;
- **VISTO:** il verbale di riunione tecnica svolta in data 15/06/2022, a seguito istanza da parte della Ditta "Maritime Bunker s.r.l." di Napoli, intesa al rilascio della concessione per il servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina nel porto di Messina;
- **VISTO:** il parere espresso in data 12/05/2023 dal Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina, con il quale indicava ulteriori prescrizioni per le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina nel porto di Messina;
- **VISTA :** la concessione n. 01/2023 del 02/10/2023 numero di repertorio 19850, rilasciata alla Ditta "Maritime Bunker s.r.l. di Napoli" per svolgere il servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina nel porto di Messina;
- **VISTA** l'Ordinanza n. 178 del 06/10/2023 *"Approvazione del Regolamento per il bunkeraggio di combustibili liquidi alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all'ormeggio nei porti e nel circondario marittimo di Messina"*;
- **VISTA** l'Ordinanza n. 196 del 30/11/2023, che *"modifica e sostituisce i punti 14 e 15 dell'art. 3 del regolamento approvato con Ordinanza n. 178 del 06/10/2023"*;
- **VISTA** l'ordinanza n. 7 del 05.02.2024 con la quale questa Capitaneria di porto ha disciplinato l'uso del PMIS per l'espletamento delle formalità di arrivo, sosta e partenza delle navi, ivi compresa la pratica per ottenere l'autorizzazione alle operazioni di bunkeraggio;
- **VISTA** l'istanza datata 24/03/2025 della Società C&T armatrice delle NN/TT ELIO e P.MONDELLO, navi alimentate a GNL, intesa ad ottenere una modifica del vigente regolamento di bunkeraggio approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 178 del 06/10/2023, in particolare richiedeva la possibilità di aumentare la quantità di GNL per ogni singola cisterna da autorizzare, passando dagli attuali 30 Mc a 50 Mc ed inoltre, richiedeva la possibilità di far sostare, nello stesso molo Norimberga a distanza di sicurezza (oltre 100 metri), la seconda autobotte in attesa che effettui il rifornimento;
- **VISTA** la Relazione tecnica integrativa allegata all'istanza datata 24/03/2025 della stessa società di navigazione;
- **VISTA** la seguente documentazione tecnica allegata alla precedente istanza, aggiornata in data 10/04/2025 con la firma del legale rappresentante: Flash Fire a seguito LOC - Jet Fire a seguito LOC - UCVE a seguito LOC.;
- **VISTO** il parere positivo con prescrizioni, rilasciato dal Comando Prov.le dei Vigili del Fuoco di Messina con nota prot. N. 6231 in data 28/03/2025, in merito all'istanza della Soc. C&T datata 24/03/2025;
- **VISTO** il parere positivo con prescrizioni, rilasciato dal Chimico di Porto, dott. Mirko SORRENTI con nota datata 10/04/2025, in merito all'istanza della Soc. C&T datata

24/03/2025;

- **VISTE** le istruzioni operative ed. aprile 2025 relative alle operazioni di bunkeraggio a GNL, della società concessionaria Servizi Norimberga srl.;
- **VISTO** il verbale della riunione tecnica conclusiva svolta in data 14/04/2025 presso la sede della Capitaneria di Porto di Messina - A.M.S., a cui hanno partecipato personale della Capitaneria di porto, del Comando Prov.le dei VV.F. di Messina, dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, rappresentanti della soc. di navigazione C&T e rappresentante della società Servizi Norimberga concessionaria del molo Norimberga. ove verranno effettuate le operazioni di bunkeraggio di GNL.;
- **CONSIDERATA** la necessità di riesaminare ed integrare le disposizioni emanate con l'Ordinanza n. 178 del 06/10/2023 di questa Capitaneria di Porto, con particolare riferimento alle disposizioni relative alle operazioni di bunkeraggio a mezzo cisterna di GNL nel porto di Messina;
- **VISTI:** gli artt. 30, 65, 68, 81 e 1174 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 79, 83, 85 e 87 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima).

ORDINA

Articolo 1

È approvato e reso esecutivo l'annesso **“Regolamento per il rifornimento di combustibili (bunkeraggio) alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all'ormeggio nei porti del circondario marittimo di Messina”**

Articolo 2

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza che entra in vigore dal 20 maggio 2025.

Con l'entrata in vigore della presente Ordinanza, vengono definitivamente abrogate le Ordinanze N° 178 in data 06/10/2023 e n. 196 in data 30/11/2023, nonché tutte le precedenti norme emanate da questa Autorità Marittima in contrasto con quelle contenute nel presente Regolamento.

Articolo 3

I contravventori alla presente ordinanza, oltre ad essere ritenuti responsabili per eventuali danni cagionati a persone e/o cose in conseguenza delle operazioni compiute, sempre che il fatto non configuri differente fattispecie illecita, saranno perseguiti a mente dell'articolo 16 della Legge n. 979/82 e dagli articoli 1174 e 1231 del Codice della Navigazione.

Se conduttori di unità da diporto, incorreranno nell'illecito amministrativo di cui all'art. 53 del D.Lgs. del 17 Luglio 2005 n° 171, così come modificato dal Decreto Legislativo n. 229 del 03/11/2017.

Messina, (Data come da protocollo informatico)

IL COMANDANTE
C.V.(CP) Luciano Marcello PISCHEDDA
(Documento firmato digitalmente)



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI MESSINA
AUTORITA' MARITTIMA DELLO STRETTO

**REGOLAMENTO PER IL RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILI (BUNKERAGGIO)
ALLE NAVI, AI PESCHERECCI E ALLE UNITÀ DA DIPORTO ALL'ORMEGGIO NEI
PORTI DEL CIRCONDARIO MARITTIMO DI MESSINA**

**CAPITOLO I
(NORME GENERALI)**

**Articolo 1
Definizione**

Ai fini dell'applicazione delle norme contenute nel presente Regolamento per "Bunkeraggio" si intende ogni operazione di rifornimento di olio combustibile, gasolio o Gas naturale Liquefatto (LNG) a unità navali in genere che si trovino ormeggiate nei porti e negli approdi del Circondario Marittimo di Messina.

**Articolo 2
Campo di applicazione**

Il bunkeraggio negli ambiti portuali di Messina e di Giardini Naxos (ME) e nella Rada San Francesco (ME) può essere effettuato con le seguenti modalità:

Porto storico di Messina: a mezzo oleodotto, con distributore fisso in banchina, a mezzo bettolina e con autobotti;

Rada San Francesco (ME): a mezzo autobotte;

Porto di Giardini Naxos (ME): a mezzo autobotte.

**Articolo 3
*Modalità di bunkeraggio e Prescrizioni di carattere generale***

1. Le operazioni di bunkeraggio non possono essere effettuate in caso di previsione di condizioni metereologiche avverse o di maltempo caratterizzato da scariche atmosferiche e, se iniziate, devono essere immediatamente sospese.
2. Le operazioni di bunkeraggio, possono essere eseguite nell'arco delle 24 (ventiquattro) ore, ad eccezione di quelle a mezzo autobotte con LNG ed a mezzo bettolina che possono essere effettuate solo in orario diurno. A tal fine, si considerano effettuate in ore diurne le operazioni che hanno inizio almeno mezz'ora dopo il sorgere del sole e si concludono almeno mezz'ora prima del tramonto. Tuttavia, la Capitaneria di porto si riserva la discrezionalità di autorizzare il bunkeraggio con bettolina al di fuori dei suddetti orari per comprovati ed urgenti motivi connessi con l'operatività portuale e delle navi.
3. Nel caso di operazioni di bunkeraggio effettuate in tutto o in parte in ore notturne la zona deve essere adeguatamente illuminata. L'intensità di illuminazione (illuminamento) non deve risultare inferiore a 10 (dieci) lux ad 1 (uno) metro dai piani di lavoro.

4. L'impianto elettrico deve essere realizzato in conformità alla Legge n. 186 del 1968 e successive modifiche e/o integrazioni;
5. Sono vietati travasi di combustibile in fusti o altri recipienti di bordo, anche se fissi, che non risultino approvati e certificati dall'Organismo affidato dallo Stato di bandiera della Nave o dal RINA per tale scopo;
6. Le Navi che effettuano operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali;
7. L'apparato radar di bordo deve essere spento;
8. A bordo dell'unità impegnata nelle operazioni di bunkeraggio non potranno essere effettuati lavori di nessun tipo che prevedano l'impiego di fiamme libere di qualsiasi natura o fonti di calore, o che comunque possano generare scintille.
9. Il comandante dell'unità navale che effettua il bunkeraggio, dovrà comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Messina, via Radio VHF o tramite telefono (090-344444), l'orario di inizio operazioni di bunkeraggio, nonché il termine operazioni, comunicando nel contempo la banchina portuale utilizzata a tale scopo;
10. Il comandante dell'unità che effettua il bunkeraggio deve accertare, prima dell'inizio delle operazioni, che i sistemi e i dispositivi antincendio presenti a bordo siano in perfetta efficienza e pronti all'uso;
11. Il comandante dell'unità rifornita deve essere pronto a muovere in qualsiasi momento per motivi di sicurezza nave e/o portuale, e pertanto l'equipaggio necessario deve permanere a bordo per tutta la durata delle operazioni;
12. I motori di propulsione dell'unità devono essere spenti, così come ogni altro motore che non sia dotato di parascintille allo scarico.
13. Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere provvisti di parascintille.
14. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte alle navi passeggeri di linea possono avere inizio solo dopo che dall'unità siano sbarcati tutti i passeggeri e/o veicoli e comunque tutte le persone non facenti parte dell'equipaggio;
15. Durante le operazioni di bunkeraggio delle navi da crociera a mezzo bettolina, non sono ammesse operazioni con uso fiamma o fonti di calore, nonché operazioni di carico/scarico merci pericolose comprese nella lista IMDG Code;
16. Durante le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina, nelle banchine adiacenti non potranno essere effettuate operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte.
17. Tutte le unità rifornite devono verificare prima dell'inizio delle operazioni la perfetta efficienza delle attrezzature e di dispositivi antincendio presenti a bordo, in modo che siano prontamente impiegabili da parte dell'equipaggio in caso di emergenza. Il comandante dell'unità rifornita deve comunque impedire che durante le operazioni di bunkeraggio vengano posti in essere comportamenti che provochino un abbassamento del livello di sicurezza.
18. Durante le operazioni di bunkeraggio qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi o stato di pericolo, anche se potenziale, il comandante della Nave che riceve il carburante, il Comandante della Bettolina e gli addetti delle Ditte che forniscono il servizio di bunkeraggio sono tenuti a porre in essere tutti i provvedimenti ritenuti più opportuni finalizzati al contenimento dell'evento e ad evitare ulteriori e più gravi conseguenze. In tali casi, devono essere sospese le operazioni di bunkeraggio ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività idonea ad evitare la fuoriuscita ed a limitare l'entità dello sversamento;
19. Le operazioni di bunkeraggio devono essere effettuate sotto il diretto controllo del membro dell'equipaggio designato per tale incarico. Quest'ultimo, unitamente al comandante dell'unità è responsabile dell'applicazione delle disposizioni del presente Regolamento.
20. L'Autorità marittima potrà disporre l'obbligo di ulteriori prescrizioni di vigilanza antinquinamento, per particolari situazioni di bunkeraggio;
21. Al verificarsi di qualsiasi evento che interessi la sicurezza delle navi, delle persone o delle infrastrutture portuali o comunque al verificarsi di qualsiasi situazione di pericolo, anche

potenziale, deve essere informata con immediatezza questa Autorità Marittima.

Articolo 4

Caratteristiche delle manichette

1. 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 12 mesi indipendentemente dal numero di ore di lavoro, allo scopo di accertare la loro integrità, come previsto dalla circolare del Ministero Trasporti e Navigazione Unità di Gestione Infrastrutture per la Navigazione e Demanio Marittimo N° 105 del 21.09.2000.
2. 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 manichetta, così come previsto dalla normativa vigente (D.M. 03.05.1984).
3. I relativi certificati, copia dei quali deve essere esibita a richiesta del personale che effettua i controlli a bordo, devono contenere le seguenti informazioni:
 - massima pressione di esercizio;
 - massima temperatura di esercizio;
 - prodotti per le quali sono riconosciute idonee;
 - data e pressione di collaudo;
 - Ente che ha effettuato il collaudo.
4. I dati di identificazione delle manichette devono essere stampigliati sulle flange o sulle manichette. Per quanto attiene il dato "massima temperatura di esercizio" che deve essere riportato nei certificati, è richiesto per manichette acquistate dopo il 01.07.2002.

Articolo 5

Vigilanza antinquinamento

1. Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio, il Comandante della nave interessata dovrà effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi. Analogo controllo dovrà essere effettuato al termine delle operazioni;
2. Il comandante dell'unità impegnata nelle operazioni di bunkeraggio deve porre in essere ogni misura preventiva, per evitare colaggi in mare e sulla banchina, disponendo che il proprio Personale addetto al bunkeraggio vigili continuamente, onde evitare qualsiasi dispersione di combustibile.
3. Qualora si verificano fuoriuscite, eventi dannosi o stati di pericolo, il comandante della Nave e gli addetti di cui sopra sono tenuti ad adottare immediatamente i provvedimenti ritenuti più opportuni al fine di evitare ulteriori e più gravi conseguenze, informando dell'evento e dei provvedimenti adottati questa Autorità Marittima.
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. Prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio, l'area a mare circostante il mezzo navale interessato, dovrà essere opportunamente delimitata con panne o altro attrezzo antinquinamento.
 - a) In caso di rifornimento a mezzo autobotte, il Comando di bordo della nave dovrà curare l'apposizione delle panne utilizzando quelle in dotazione o mediante l'intervento di ditta specializzata, iscritta all'art. 68 dei registri tenuti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto o da questa Autorità Marittima;
 - b) In caso di rifornimento mediante deposito costiero fisso in banchina, sarà il concessionario a curare l'apposizione delle panne utilizzando quelle in dotazione o mediante l'intervento di ditta specializzata iscritta all'art. 68 dei registri tenuti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto o da questa Autorità Marittima;
 - c) In caso di rifornimento effettuato a mezzo bettolina, sarà il Comando di bordo della bettolina a curare l'apposizione delle panne utilizzando quelle in dotazione o mediante l'intervento di ditta specializzata iscritta all'art. 68 dei registri tenuti

dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina o da questa Autorità Marittima.

Articolo 6

Bunkeraggi in aree portuali in concessione

Lo svolgimento di bunkeraggi su banchine ricadenti nelle aree portuali in concessione è consentito previo “*nulla osta*” all'utilizzo delle banchine in parola da parte delle società concessionarie, nonché dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, ai soli fini demaniali marittimi. Tali società, potranno imporre ulteriori prescrizioni e limitazioni operative rispetto a quelle già disciplinate dal presente regolamento per lo svolgimento dell'attività di rifornimento, in relazione anche all'organizzazione di sicurezza interna.

CAPITOLO II

BUNKERAGGIO A MEZZO AUTOBOTTE per i prodotti di categoria “C”

Articolo 7

Tipologia dei prodotti

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte sono consentite esclusivamente per i prodotti di categoria “C” di cui al Titolo II Articolo 1 del D.M. 31/07/1934 e quindi solo per prodotti con punto di infiammabilità determinati con il sistema a vaso chiuso non inferiore a 60° C.

Articolo 8

Aree destinate alle operazioni di bunkeraggio con combustibile di categoria “C” a mezzo autobotte

1. Porto di Messina:

- a) Banchina Colapesce;
- b) Banchina I^a Settembre;
- c) Banchina Marconi;
- d) Banchina Peloro;
- e) Banchina Norimberga;
- f) Banchina Officine FF.SS;
- g) Molo Libia;
- h) Banchina “Fianco Bacino” *(le operazioni di bunkeraggio di combustibili di categoria “C” a mezzo autobotte dovranno essere effettuate nella predetta Banchina, secondo le prescrizioni di carattere tecnico-strutturale disposte dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, con Ordinanza n. 6/PR in data 18/06/2021)*

2. Rada San Francesco (ambito portuale di Messina):

- a) Esclusivamente negli scivoli denominati 1, 2 e 5.

3. Area Cantieri navali dello Stretto (ambito portuale di Messina):

- a) Esclusivamente negli scivoli denominati C e D.

4. Porto di Giardini Naxos

- a) Molo di sopraflutto (tra le bitte 22 e 24)

Articolo 9

Operazioni di bunkeraggio effettuate dai mezzi veloci tipo Aliscafi

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte richieste dai comandi di bordo dei mezzi veloci del tipo Aliscafi, in considerazione delle loro caratteristiche di costruzione, potranno essere eccezionalmente autorizzate al pontile galleggiante, normalmente utilizzato per le operazioni commerciali, solo nei sottoelencati casi, che saranno di volta in volta valutati da questa Autorità Marittima:
 - In caso di indisponibilità di altre banchine portuali per la presenza di unità navali e/o interdizione per lavori vari;
 - In caso di presenza di condimeteo avverse e/o risacca tale da mettere a rischio la sicurezza del mezzo navale stesso in considerazione delle particolari caratteristiche di costruzione.
2. In caso di svolgimento delle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte, con aliscafo ormeggiato al pontile galleggiante, oltre ad osservare le prescrizioni di cui agli articoli 3, 4, 5 e 13, l'area a terra interessata dal posizionamento dell'autobotte dovrà essere opportunamente delimitata, con la presenza a terra di personale della società di navigazione armatrice dei mezzi veloci in parola che permetta di mantenere i passeggeri in attesa di imbarco ad una distanza di almeno 25 metri dall'autobotte impegnata nelle operazioni di rifornimento.

Articolo 10

Autorizzazione

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte sono sottoposte a preventiva e specifica autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima. Tali operazioni possono essere consentite solo nelle aree portuali, come sopra definite, individuate a tale scopo ai sensi della vigente normativa in materia.
2. Il comandante della Nave che intende effettuare operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte dovrà presentare apposita richiesta attraverso l'utilizzo del sistema PMIS (ordinanza n. 07/2024). Solo in caso di indisponibilità temporanea del PMIS, la richiesta, conforme al modello allegato al presente regolamento quale parte integrante (Allegato 1), compilato in ogni sua parte, potrà essere inviata via P.E.C. alla Capitaneria di Porto di Messina. In ogni caso le richieste di autorizzazione devono essere avanzate con almeno 72 (settantadue) ore di anticipo rispetto all'orario di previsto inizio delle operazioni, fatte salve specifiche situazioni di urgenza. Sia la richiesta che l'autorizzazione dovrà essere regolarizzata in bollo e consegnata alla sezione tecnica.
3. La richiesta di cui sopra potrà essere avanzata in nome e per conto del comandante della Nave dall'Agenzia Marittima raccomandataria della Nave, ovvero dalla Società armatrice, qualora le esigenze di tempestività non consentano al comando di bordo la formalizzazione della richiesta in tempo utile. In tal caso, l'istanza dovrà comunque essere regolarizzata a mezzo della controfirma del comandante della nave prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio. In assenza della controfirma del comandante della nave, l'istanza sarà ritenuta nulla e non potrà avere ulteriore seguito.
4. Nell'istanza il comandante della nave deve attestare di essere a conoscenza delle norme contenute nel presente regolamento, dando espressamente atto che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni di efficienza e pronti all'impiego.
5. Il comandante della nave deve altresì indicare le generalità complete e la qualifica rivestita a bordo dal membro dell'equipaggio indicato quale responsabile della vigilanza durante le operazioni di bunkeraggio. L'indicazione di tale incarico deve essere firmata "per presa conoscenza ed accettazione" dal membro dell'equipaggio indicato per tale incarico.
6. Alla domanda deve essere allegata:
 - l'istanza presentata al Corpo Nazionale Vigili del Fuoco, ovvero ad apposita Ditta autorizzata per l'espletamento del servizio integrativo antincendio di cui al successivo articolo 14;

- l'attestazione del titolare della Ditta che provvede al bunkeraggio tramite autobotte, con la quale si dichiara di essere a conoscenza delle norme contenute nel presente regolamento e di essere regolarmente iscritto nei registri ex. Art. 68 del C.N., tenuti dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto e/o dalla Capitaneria di porto di Messina;
 - Scheda tecnica/certificato di analisi del combustibile.
7. Il bunkeraggio sarà autorizzato, mediante rilascio di apposita autorizzazione, tramite sistema PMIS o, in caso di sua indisponibilità temporanea, tramite il modello allegato al presente regolamento come parte integrante (Allegato 2).

Articolo 11

Limitazioni

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte, salvo casi particolari e/o inderogabili esigenze dei comandi di bordo, non possono essere effettuate nei giorni di domenica e nei giorni festivi.
2. A giudizio discrezionale di questa Autorità Marittima le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte potranno non essere autorizzate, o, se già autorizzate, sospese, qualora situazioni portuali connesse con elevato numero di unità presenti in Porto, o movimentazione di merci pericolose, ovvero comunque situazioni incompatibili con l'attività di bunkeraggio, non garantiscano la effettuazione in sicurezza delle operazioni stesse.
3. Non possono essere effettuate operazioni di bunkeraggio a più navi simultaneamente presenti in banchine adiacenti.
4. Durante le operazioni di bunkeraggio effettuate in ore notturne devono essere garantiti nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminamento di cui al precedente articolo 3 del presente regolamento.

Articolo 12

Prescrizioni per le Autobotti

1. È vietata la contemporanea presenza sottobordo delle navi di più di 1 (una) autobotte.
2. La quantità massima di prodotto erogabile non può essere superiore a 30 (trenta) tonnellate per ogni autobotte.
3. Sono vietati i travasi di combustibile da rimorchio alle motrici.
4. L'autobotte impiegata per il bunkeraggio deve recarsi sottobordo solo quando la Nave è pronta a ricevere il rifornimento, allontanandosi immediatamente dopo aver ultimato le operazioni.
5. La sosta di autobotti negli ambiti portuali del Circondario Marittimo di Messina, in attesa dell'effettuazione di operazioni di bunkeraggio, o per qualsiasi altro motivo, è vietata, salvo espressa e formale autorizzazione di questa Autorità Marittima, che potrà essere concessa solo negli spazi portuali individuati a tale scopo ai sensi della vigente normativa.
6. Durante tutto il periodo della sosta i conducenti delle autobotti non possono allontanarsi dai veicoli (artt. 80 e 84 del Reg. Cod. Nav.). In caso di inadempienza la Capitaneria di Porto, per motivi di sicurezza portuale, disporrà in danno degli autisti allontanatisi dagli automezzi la vigilanza antincendio con apposite squadre dei Vigili del Fuoco, ovvero di Guardia ai Fuochi autorizzata.
7. Ogni autocisterna deve essere dotata dei prescritti apprestamenti di sicurezza, antincendio ed antinfortunistici, nonché di sabbia per contenere eventuali sversamenti.
8. Sono vietate le operazioni di bunkeraggio effettuate simultaneamente dall'autocisterna e dal rimorchio.
9. Le motrici ed i rimorchi devono essere in possesso delle abilitazioni e delle certificazioni previste per il trasporto su strada dei prodotti infiammabili, dotati di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di reti parascintille alle tubazioni, nonché di almeno 2 (due) estintori a schiuma portatili della capacità di non

meno di 10 (dieci) litri cadauno, di tipo omologato, che devono essere collocati nei pressi delle manichette impiegate per il bunkeraggio, unitamente ad 1 (uno) contenitore di sabbia ed attrezzi per lo spandimento della stessa.

10. Le autobotti che effettuano le operazioni di bunkeraggio devono essere in possesso altresì delle seguenti attrezzature/apparati:
 - baglietti da sistemare sotto i giunti metallici delle manichette;
 - pompa antideflagrante omologata (qualora le operazioni di bunkeraggio vengano effettuate con l'impiego della pompa dell'autobotte);
11. Le autobotti dovranno essere rispondenti alle modalità costruttive previste dalle norme dell'Associazione Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, nonché di quelle contenute nel D.M. 31/07/1934 e successive modifiche, nel Codice della Strada e nelle altre norme che regolano la materia.
12. Non possono essere autorizzate per il bunkeraggio le autobotti per le quali non venga esibito il libretto della cisterna, dal quale risulti l'avvenuta registrazione della prova di tenuta e verifica di buon funzionamento dell'equipaggiamento con validità triennale, nonché della prova di pressatura con validità sessennale.
13. L'autobotte deve essere accuratamente fermata con cunei posti sotto le ruote motrici e deve essere posizionata in modo da essere pronta per l'uscita di emergenza dal Porto.
14. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto, in prossimità della stessa, per tutta la durata delle operazioni, pronto a mettere in atto con immediatezza tutti i provvedimenti necessari per i casi di emergenza.
15. Ultimata l'operazione di rifornimento, l'autobotte deve con immediatezza allontanarsi dall'approdo dell'unità e abbandonare l'ambito portuale.

Articolo 13

Prescrizioni a carico del Comando di bordo

1. Prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio l'unità deve essere ormeggiata stabilmente in banchina e l'autobotte, qualora per le operazioni debba essere imbarcata, deve essere sistemata a bordo della Nave in modo da poter uscire immediatamente "a marcia avanti" in caso di necessità;
2. È comunque vietato l'imbarco di autobotti sulle Navi con ponte Ro-Ro coperto.
3. Durante le operazioni di bunkeraggio, i Comandi di bordo devono attenersi strettamente a quanto disposto dalle norme contenute agli artt. 3, 4 e 5 del presente regolamento.
4. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte sono soggette altresì alle seguenti prescrizioni:
 - a. Il comando dell'unità deve altresì accertare che tra l'autobotte e la nave venga stabilita la equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa.
 - b. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alla Nave e all'autobotte, e per un raggio di 200 (duecento) metri dalla zona di rifornimento, non possono essere effettuati lavori di nessun tipo che prevedano l'impiego di fiamme libere di qualsiasi natura o fonti di calore, o che comunque possano generare scintille.
 - c. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alla Nave e all'autobotte, per un raggio di almeno 25 (venticinque) metri, non devono essere presenti altri automezzi o persone estranee alle operazioni di bunkeraggio. A tale scopo la zona interessata dovrà essere opportunamente delimitata con transenne e/o paletti mobili a cura del comando di bordo, e segnalata con cartelli riportanti la dicitura: "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE".

Articolo 14

Vigilanza antincendio

1. Durante l'esecuzione delle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza antincendio a terra. Tale servizio potrà essere assicurato sia dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che dal Servizio Guardia Fuochi autorizzate, con almeno 1 (una) squadra composta da 3 (tre) unità. Per operazioni di

bunkeraggio di particolare complessità l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di prescrivere una diversa composizione del numero minimo della squadra e dei mezzi antincendio da impiegare, sentita la Commissione locale di cui all'articolo 48 del Regolamento al Codice della Navigazione.

2. Qualora il servizio sia espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, la squadra deve essere dotata di automezzo antincendio e l'istanza formale deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con 3 (tre) giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio deve essere espletato. In caso di mancata disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà comunicazione entro le successive 24 (ventiquattro) ore all'Autorità Marittima e al comando di bordo richiedente. Quest'ultimo provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo Guardia ai Fuochi abilitati. Detto servizio dovrà essere reso ai sensi del D.M. n. 261 del 22/02/1996 del Ministero degli Interni, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 113 del 16/05/1996, nonché nella Circolare del Ministero degli Interni n. 27 del 07/10/1991.
3. L'onere di spesa relativo al servizio vigilanza antincendio è a carico del richiedente.
4. Qualora la vigilanza antincendio sia espletata dal servizio Guardia ai Fuochi abilitati, anche quest'ultima deve essere dotata di motopompa antincendio fornita di manichette di idonea lunghezza con boccalini a pioggia, e dotata dell'attrezzatura e del materiale per l'erogazione di schiuma, con riserva di liquido schiumogeno che assicuri un'autonomia di almeno 2 (due) ore.
5. Il Capo Squadra del servizio di vigilanza antincendio, sia esso espletato dai Vigili del Fuoco che da Ditta Guardia ai Fuochi autorizzata, vigilerà sulla corretta esecuzione delle operazioni di bunkeraggio, informando tempestivamente, tramite VHF/FM Canale 14 ovvero tramite telefono (090-344444), l'Autorità Marittima di ogni eventuale violazione delle norme contenute nel presente regolamento.
6. Il Personale che espleta la vigilanza antincendio a terra per le operazioni di bunkeraggio al termine del servizio, e comunque non oltre le 24 (ventiquattro) ore successive allo stesso, in caso di problematiche riscontrate durante le suddette operazioni, dovrà far pervenire a questa Autorità Marittima un rapporto, sottoscritto dal Capo Squadra ovvero dal Vigile del fuoco/Guardia ai Fuochi autorizzata che ha espletato il servizio. Tale rapporto dovrà prevedere l'inizio e la fine delle operazioni di bunkeraggio, il nome della nave rifornita e le eventuali osservazioni in merito a contrattempi, circostanze o difficoltà verificatesi durante le operazioni di rifornimento. Quanto sopra, fermo restando l'obbligo dell'immediata comunicazione all'Autorità Marittima degli eventi, così come previsti dagli articoli 3 e 5 del presente regolamento.

CAPITOLO III

(BUNKERAGGIO A MEZZO DISTRIBUTORI FISSI IN BANCHINA)

Articolo 15

Prescrizioni

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo distributori fissi installati in banchina possono essere eseguite con le seguenti prescrizioni:
 - il bunkeraggio a mezzo distributori fissi deve essere effettuato singolarmente per ciascuna unità, con il divieto di ormeggi "a pacchetto" di più unità da rifornire.
 - I distributori fissi devono essere muniti dei dispositivi di sicurezza approvati dal Ministero dell'Interno ai sensi del Titolo I.XVIII del D.M. 31/07/1934, e di dispositivi per la captazione dei vapori di cui al Decreto Ministero dell'Ambiente del 16/05/1996 e successivo regolamento recante norme per l'installazione dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina presso i distributori, n. 76 del 20/01/1999 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero Attività Produttive e Ministero della Salute.
 - Le manichette devono essere integre e in perfette condizioni di impiego per evitare qualsiasi spandimento, e comunque rispondenti alle normative in materia di cui all'articolo 4 del presente regolamento.
2. I motopescherecci nonché le unità soggette alla relativa normativa che effettuano

operazioni di bunkeraggio, devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali.

3. Gli addetti ai distributori fissi devono impedire che persone estranee si avvicinino alla zona del bunkeraggio con sigarette accese o con altri fuochi o fonti di calore che possano compromettere la sicurezza delle operazioni.
4. Durante le operazioni di bunkeraggio nessun'altra unità può transitare nello specchio acqueo circostante ad una distanza inferiore a 15 (quindici) metri dall'impianto, o comunque a velocità tale da creare fenomeni di risacca che possano generare particolari movimenti dell'unità che sta effettuando il bunkeraggio.
5. In prossimità della zona di bunkeraggio, per un raggio di 25 (venticinque) metri, per tutta la durata delle operazioni, e a bordo dell'unità rifornita, non possono essere eseguiti lavori o operazioni di alcun genere che comportino l'uso di fiamme libere, fonti di calore o che possano provocare scintille.
6. I Concessionari e i Gestori degli impianti fissi dei carburanti sono in ogni caso tenuti ad adottare tutte le precauzioni, anche a mezzo dei propri preposti, per evitare lo sversamento dei combustibili in banchina e/o in mare.
7. Durante le operazioni di bunkeraggio le Ditte che gestiscono i distributori di impianti fissi e le unità che si avvalgono di tale servizio devono rispettare rigorosamente le norme contenute negli artt. 3, 4 e 5 del presente regolamento.
8. Durante lo svolgimento delle operazioni di bunkeraggio devono essere tenuti sul posto, pronti ed efficienti, i mezzi antincendio previsti dal D.M. 31/07/1934 del Ministero dell'Interno.
9. I gestori dell'impianto fisso devono tenere efficienti e pronti all'uso, durante le operazioni di bunkeraggio, almeno 2 (due) estintori a schiuma portatili della capacità di non meno di 10 (dieci) litri cadauno, di tipo omologato, che devono essere collocati nei pressi delle manichette impiegate per il bunkeraggio, unitamente ad 1 (uno) contenitore di sabbia ed attrezzi per lo smaltimento della stessa e panne antinquinamento e/o attrezzature similari.

Articolo 16

Rifornimento dei distributori fissi sistemati in banchina

Il rifornimento dei distributori fissi in banchina può essere effettuato tramite autobotti o idonei mezzi nautici, nel rispetto delle condizioni previste al D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche e/o integrazioni.

CAPITOLO IV

RIFORNIMENTO A MEZZO OLEODOTTO

Articolo 17

Generalità

Nel Porto di Messina il bunkeraggio delle Navi Traghetto R.F.I. viene effettuato a mezzo oleodotto alimentato dal deposito costiero della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., che rientra tra le categorie dei Depositi Minerali Costieri, così come definito dal D. M. 31/07/1934.

Articolo 18

Prescrizioni bunkeraggio Navi Traghetto R.F.I.

Durante le operazioni di bunkeraggio alle Navi Traghetto R.F.I., i Comandi di bordo e la Società R.F.I., responsabili del deposito costiero, devono attenersi strettamente a quanto disposto dalle norme contenute agli artt. 3, 4 e 5 del presente regolamento.

Articolo 19

Vigilanza antincendio

1. Prima dell'inizio delle operazioni la R.F.I. S.p.A., responsabile del deposito, dovrà accertare che l'impianto fisso antincendio, ubicato in prossimità di ogni punto di rifornimento nelle Invasature, sia in perfetta efficienza e che l'alimentazione di quest'ultimo non sia inferiore alle 3 (tre) ore.
2. Durante l'esecuzione delle operazioni di bunkeraggio dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza antincendio a terra. Tale servizio potrà essere assicurato sia dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco che dal servizio Guardia ai Fuochi autorizzata, con una squadra composta da almeno 2 (due) unità. Per operazioni di bunkeraggio di particolare complessità l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di prescrivere una diversa composizione del numero minimo della squadra e dei mezzi antincendio da impiegare, sentita la Commissione Locale dicui all'articolo 48 del Reg. Cod. Nav..
3. Qualora il servizio sia espletato dal Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco, l'istanza formale deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con 3 (tre) giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio deve essere espletato. In caso di mancata disponibilità, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ne darà comunicazione entro le successive 24 (ventiquattro) ore all'Autorità Marittima e al comando di bordo richiedente. Quest'ultimo provvederà ad utilizzare per lo stesso scopo Guardia ai Fuochi abilitati. Detto servizio dovrà essere reso ai sensi del D.M. n. 261 del 22/02/1996 del Ministero degli Interni, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 113 del 16/05/1996, nonché nella Circolare del Ministero degli Interni n. 27 del 07/10/1991.
4. L'onere di spesa relativo al servizio Guardia ai Fuochi abilitati è a carico del richiedente.
5. Il Personale impiegato in servizio di vigilanza antincendio, sia esso espletato dai Vigili del Fuoco che da Guardia ai Fuochi autorizzata, vigilerà sulla corretta esecuzione delle operazioni di bunkeraggio, informando tempestivamente, tramite VHF/FM Canale 14 ovvero tramite telefono (090-344444), l'Autorità Marittima di ogni eventuale violazione delle norme contenute nel presente regolamento.
6. Alle operazioni di bunkeraggio dovranno presidiare altresì almeno 2 (due) responsabili del deposito costiero adibiti, rispettivamente, alla messa in funzione immediata del sistema fisso antincendio e alla intercettazione del flusso del combustibile, nei casi di emergenza. Tutto il personale preposto a tali operazioni deve essere munito di apparato radio portatile, in modo da assicurare i collegamenti immediati tra Comando di bordo, vigilanza antincendio a terra e personale preposto all'attivazione del sistema antincendio e all'intercettazione del flusso di carburante.
7. Il Personale che espleta la vigilanza antincendio a terra per le operazioni di bunkeraggio al termine del servizio, e comunque non oltre le 24 (ventiquattro) ore successive allo stesso, dovrà far pervenire all'Autorità Marittima in caso di problematiche verificatesi durante dette operazioni, un rapporto, sottoscritto dal Capo Squadra ovvero dal Vigile del fuoco/Guardia ai Fuochi autorizzata che ha espletato il servizio. Tale rapporto dovrà prevedere l'inizio e la fine delle operazioni di bunkeraggio, il nome della nave rifornita e le eventuali osservazioni in merito a contrattempi, circostanze o difficoltà verificatesi durante le operazioni di rifornimento. Quanto sopra, fermo restando l'obbligo dell'immediata comunicazione all'Autorità Marittima degli eventi, così come previsti dagli articoli 3 e 5 del presente regolamento.

CAPITOLO V

(BUNKERAGGIO CON GAS NATURALE LIQUEFATTO A MEZZO AUTOBOTTE)

Articolo 20

Aree destinate alle operazioni di bunkeraggio con LNG a mezzo autobotte

Nel porto di Messina, le operazioni di rifornimento a mezzo autobotte con Gas naturale liquefatto (LNG) potranno essere effettuate esclusivamente alla Banchina Nord /Est del Molo Norimberga.

Articolo 21

Autorizzazione

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte sono sottoposte a preventiva e specifica autorizzazione da parte di questa Autorità Marittima. Tali operazioni possono essere consentite solo nelle aree portuali individuate a tale scopo.
2. Il comandante della Nave che intende effettuare operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte con L.N.G., dovrà presentare apposita richiesta attraverso l'utilizzo del sistema PMIS, con almeno 5 (cinque) giorni lavorativi in anticipo rispetto all'orario di previsto inizio delle operazioni, fatte salve specifiche situazioni di urgenza. Solo in caso di indisponibilità temporanea del PMIS, la richiesta, conforme al modello allegato al presente regolamento quale parte integrante (Allegato 1), compilato in ogni sua parte, potrà essere inviata via P.E.C. alla Capitaneria di Porto di Messina.
3. La richiesta di cui sopra potrà essere avanzata in nome e per conto del comandante della Nave dall'Agenzia Marittima raccomandataria della Nave, ovvero dalla Società armatrice, qualora le esigenze di tempestività non consentano al comando di bordo la formalizzazione della richiesta in tempo utile. In tal caso l'istanza dovrà comunque essere regolarizzata a mezzo della controfirma del comandante della nave prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio. In assenza della controfirma del comandante della nave l'istanza sarà ritenuta nulla e non potrà avere ulteriore seguito.
4. Nella istanza il comandante della nave deve attestare di essere a conoscenza delle norme contenute nel presente Regolamento, dando espressamente atto che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni di efficienza e pronti all'impiego.
5. Il comandante della nave deve altresì indicare le generalità complete e la qualifica rivestita a bordo dal membro dell'equipaggio indicato quale responsabile della vigilanza durante le operazioni di bunkeraggio. L'indicazione di tale incarico deve essere firmata "per presa conoscenza ed accettazione" dal membro dell'equipaggio indicato per tale incarico.
6. Alla domanda deve essere allegata:
 - l'istanza presentata al Corpo Nazionale Vigili del Fuoco per l'espletamento del servizio antincendio di cui al successivo articolo 24;
 - l'attestazione del titolare della Ditta che provvede al bunkeraggio tramite autobotte, con la quale si dichiara di essere a conoscenza delle norme contenute nel presente regolamento e di essere regolarmente iscritto nei registri ex. Art. 68 del C.N. tenuti dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto e/o dalla Capitaneria di porto di Messina;
 - Scheda tecnica/certificato di analisi del combustibile.
7. Il bunkeraggio sarà autorizzato mediante rilascio di apposita Autorizzazione attraverso il sistema PMIS o, in caso di indisponibilità temporanea del PMIS, tramite il modello allegato al presente regolamento come parte integrante (Allegato 3).

Articolo 22

Limitazioni

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte con LNG, salvo casi particolari e/o inderogabili esigenze dei comandi di bordo, non possono essere effettuate nei giorni di domenica e nei giorni festivi. Per le operazioni di bunkeraggio da effettuare in tali giorni la relativa istanza del comando di bordo deve pervenire con anticipo di almeno 6 (sei) giorni lavorativi rispetto all'inizio delle operazioni previste.
2. A giudizio discrezionale dell'Autorità Marittima le operazioni di bunkeraggio di GNL a mezzo autobotte potranno non essere autorizzate, o, se già autorizzate, sospese, qualora situazioni portuali connesse con elevato numero di unità presenti in porto, movimentazione di merci pericolose, lavori già programmati con l'impiego di fiamme libere di qualsiasi natura o fonti di calore, o che comunque possano generare scintille

ovvero altre situazioni incompatibili con l'attività di bunkeraggio, non garantiscano la effettuazione in sicurezza delle operazioni stesse.

3. Non possono essere effettuate operazioni di bunkeraggio con LNG a più navi simultaneamente.

Articolo 23

Prescrizioni per le Autobotti

1. È vietata la contemporanea presenza sottobordo delle navi di più di 1 (una) autobotte.
2. L'eventuale seconda autobotte, in attesa di effettuare le operazioni di bunkeraggio, potrà sostare nella banchina Norimberga lato SW, nella zona all'uopo individuata ed evidenziata nella Relazione tecnica integrativa del 24/03/2025 e comunque ad una distanza non inferiore a 100 metri dall'autobotte già in fase di bunkeraggio;
3. La quantità massima di prodotto erogabile non può essere superiore a 50 (cinquanta) mc. per ogni autobotte;
4. Sono vietati i travasi di combustibile da rimorchio alle motrici.
5. L'autobotte impiegata per il bunkeraggio deve recarsi sottobordo solo quando la Nave è pronta a ricevere il rifornimento, allontanandosi immediatamente dopo aver ultimato le operazioni;
6. Durante tutto il periodo della sosta i conducenti delle autobotti non possono allontanarsi dai veicoli (artt. 80 e 84 del Reg. Cod. Nav.). In caso di inadempienza la Capitaneria di Porto, per motivi di sicurezza portuale, disporrà in danno degli autisti allontanatisi dagli automezzi la vigilanza antincendio con apposite squadre dei Vigili del Fuoco, ovvero di Guardia ai Fuochi autorizzata.
7. Ogni autocisterna deve essere dotata dei prescritti apprestamenti di sicurezza, antincendio ed antinfortunistici;
8. Sono vietate le operazioni di bunkeraggio effettuate simultaneamente dall'autocisterna e dal rimorchio.
9. Le motrici e i rimorchi devono essere in possesso delle abilitazioni e delle certificazioni previste per il trasporto su strada dei prodotti infiammabili, dotati di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di reti parascintille alle tubazioni, nonché di tutte le dotazioni antincendio ed equipaggiamenti vari di sicurezza, previste, nelle quantità e tipologie, dalla normativa di settore vigente (A.D.R. - All. B prima parte Direttiva UE 94/55/CE del 21/11/94 e succ. modif. ed integrazioni);
10. Le autobotti dovranno essere rispondenti alle modalità costruttive previste dalle norme dell'Associazione Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, nonché di quelle contenute nel D.M. 31/07/1934 e successive modifiche, nel Codice della Strada e nelle altre norme che regolano la materia.
11. Non possono essere autorizzate per il bunkeraggio le autobotti per le quali non venga esibito il libretto della cisterna, dal quale risulti l'avvenuta registrazione della prova di tenuta e verifica di buon funzionamento dell'equipaggiamento con validità triennale, nonché della prova di pressatura con validità sessennale.
12. L'autobotte deve essere accuratamente fermata con cunei posti sotto le ruote motrici e deve essere posizionata in modo da essere pronta per l'uscita di emergenza dal Porto.
13. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto, in prossimità dell'autoveicolo, per tutta la durata delle operazioni, pronto a mettere in atto con immediatezza tutti i provvedimenti necessari per i casi di emergenza.
14. Ultimata l'operazione di rifornimento, l'autobotte deve con immediatezza allontanarsi dall'approdo dell'unità e abbandonare l'ambito portuale.

Articolo 24

Vigilanza antincendio

1. Durante l'esecuzione delle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza antincendio a terra. Tale servizio dovrà essere assicurato esclusivamente dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, con almeno 1 (una) squadra composta da 5 (cinque) unità con Autopompa serbatoio. Per operazioni di bunkeraggio di particolare complessità l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di prescrivere una diversa composizione del numero minimo della squadra e dei mezzi antincendio da impiegare, sentita la Commissione locale di cui all'articolo 48 del Regolamento al Codice della Navigazione.
2. Per i servizi espletati dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, con squadra dotata di:
 - automezzo antincendio;
 - ulteriore automezzo del tipo autobotte-serbatoio (ABP) in considerazione di assenza impianto idrico antincendio in banchina;
 - analizzatore multigas personale (sensori minimi ossigeno, CH₄/LEL).L'istanza formale deve essere inoltrata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente con 5 (cinque) giorni di anticipo rispetto alla data in cui il servizio deve essere espletato.
3. L'onere di spesa relativo al servizio di vigilanza antincendio è a carico del richiedente.
4. Il Capo Squadra del servizio di vigilanza antincendio, vigilerà sulla corretta esecuzione delle operazioni di bunkeraggio, informando tempestivamente, tramite VHF/FM Canale 10 ovvero tramite telefono (090-344444), l'Autorità Marittima di ogni eventuale violazione delle norme contenute nel presente regolamento.
5. Il Personale che espleta la vigilanza antincendio a terra per le operazioni di bunkeraggio al termine del servizio, e comunque non oltre le 24 (ventiquattro) ore successive allo stesso, in caso di problematiche riscontrate durante le suddette operazioni, dovrà far pervenire a questa Autorità Marittima un rapporto, sottoscritto dal Capo Squadra ovvero dal Vigile del fuoco/Guardia ai Fuochi autorizzata che ha espletato il servizio. Tale rapporto dovrà prevedere l'inizio e la fine delle operazioni di bunkeraggio, il nome della nave rifornita e le eventuali osservazioni in merito a contrattempi, circostanze o difficoltà verificatesi durante le operazioni di rifornimento. Quanto sopra, fermo restando l'obbligo dell'immediata comunicazione all'Autorità Marittima degli eventi, così come previsti dagli articoli 3 e 5 del presente regolamento.

Articolo 25

Prescrizioni a carico del Comando di bordo e/o della Società armatrice

1. Sono vietati travasi di combustibile in fusti o altri recipienti di bordo, anche se fissi, che non risultino approvati e certificati dall'Organismo affidato dallo Stato di bandiera della Nave o dal RINA per tale scopo;
2. Le Navi che effettuano operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali;
3. L'apparato radar di bordo deve essere spento;
4. Il comandante dell'unità navale che effettua il bunkeraggio, dovrà comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Messina, via Radio VHF o tramite telefono (090-344444), l'orario di inizio operazioni di bunkeraggio nonché il termine operazioni, comunicando nel contempo la banchina portuale utilizzata a tale scopo;
5. Il comandante dell'unità che effettua il bunkeraggio deve accertare, prima dell'inizio delle operazioni, che i sistemi e i dispositivi antincendio presenti a bordo siano in perfetta efficienza e pronti all'uso;
6. Il comandante dell'unità rifornita deve essere pronto a muovere in qualsiasi momento per motivi di sicurezza nave e/o portuale, e pertanto l'equipaggio necessario deve permanere a bordo per tutta la durata delle operazioni.
7. Il comando dell'unità deve altresì accertare che tra l'autobotte e la nave venga stabilita la equipotenzialità elettrica attraverso idonei collegamenti di massa.

8. Tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina e dei motori, devono essere provvisti di parascintille.
9. Le operazioni di bunkeraggio possono avere inizio solo dopo che dall'unità siano sbarcati tutti i passeggeri e comunque tutte le persone non facenti parte dell'equipaggio.
10. Durante tali operazioni non è ammesso l'imbarco di passeggeri e/o operazioni di carico/scarico merci di qualsiasi tipo e genere e/o veicoli.
11. A bordo dell'unità impegnata nelle operazioni di bunkeraggio non potranno essere effettuati lavori di nessun tipo che prevedano l'impiego di fiamme libere di qualsiasi natura o fonti di calore, o che comunque possano generare scintille.
12. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alla Nave e all'autobotte, e per un raggio di 200 (duecento) metri dalla zona di rifornimento, non possono essere effettuati lavori come sopra descritti;
13. Le operazioni di rifornimento dovranno essere conformi ai progetti, approntamenti e condizioni d'esercizio illustrati nelle documentazioni presentate;
14. Il sistema di emergenza "ESD", dovrà essere previsto sia sui sistemi di carico che lato nave;
15. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio l'area intorno alla nave e all'autobotte per un raggio di 25 metri sarà delimitata, a cura del comando di bordo e segnalata con cartelli riportanti la dicitura: "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE", una "Prima zona di sicurezza (Safety zone)". L'accesso a tale zona, sarà consentito esclusivamente agli addetti ai lavori nonché ai componenti della squadra antincendio di assistenza alle operazioni;
16. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alla nave e all'autobotte per un raggio di 70 metri dal punto di bunkeraggio anche lato mare, sarà definita un'area c.d. "Seconda zona di sicurezza (Security zone)". Questa seconda zona di sicurezza, non potrà essere destinata ad altri usi, libera da autoveicoli o mezzi d'opera terrestri e navali in sosta, opportunamente recintata e perimetrata lato banchina per impedire l'accesso a terzi;
17. Le operazioni di rifornimento dovranno essere interrotte in occasione di condimeteo marine sfavorevoli;
18. Gli addetti, a cura della società armatrice, dovranno essere dotati di DPI idonei ai rischi connessi
19. Il personale destinato a seguire le operazioni di bunkeraggio di GNL, che dovrà essere in possesso della prevista formazione richiesta dalla Convenzione STCW 78/95 come emendata, dovrà essere dedicato in via esclusiva e continuativa alla vigilanza sulle attività in parola. In particolare, il Comandante della nave rifornita, o l'Ufficiale da questi designato, dovrà dedicarsi esclusivamente alle operazioni di bunkeraggio di GNL non potendo seguire nessun'altra operazione che si svolga, a bordo della nave, simultaneamente a queste. Quest'ultimo, unitamente al comandante dell'unità è responsabile dell'applicazione delle disposizioni del presente Regolamento.

CAPITOLO VI

(BUNKERAGGIO A MEZZO BETTOLINA "S.T.S. - SHIP TO SHIP" IN BANCHINA)

Articolo 26

Tipologia dei prodotti

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina sono consentite esclusivamente per i prodotti di categoria "C" di cui al Titolo II Articolo 1 del D.M. 31/07/1934 e quindi solo per prodotti con punto di infiammabilità determinati con il sistema a vaso chiuso non inferiore a 60° C.

Articolo 27

Banchine destinate alle operazioni di bunkeraggio con combustibile di categoria

“C” a mezzo bettolina nel Porto storico di Messina

Il rifornimento di combustibile liquido a mezzo bettolina, quale combustibile delle navi, potrà essere effettuato solo all'interno del porto storico di Messina, utilizzando le sottoelencate Banchine:

- 1) Banchina Colapesce;
- 2) Banchina Marconi;
- 3) Banchina 1° Settembre, esclusivamente in casi eccezionali di volta in volta valutati da questa Autorità marittima e comunque quando non sono presenti alla banchina Colapesce navi da crociera impegnate in operazioni commerciali.

Articolo 28 **Autorizzazione**

1. Le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina sono sottoposte a preventiva e specifica autorizzazione da parte dell'Autorità Marittima. Tali operazioni possono essere consentite solo nelle banchine portuali individuate a tale scopo ai sensi della vigente normativa in materia.
2. Il comandante della Nave che intende effettuare operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina, dovrà presentare attraverso il sistema PMIS o, in caso di indisponibilità temporanea del PMIS, inviare via P.E.C. alla Capitaneria di Porto di Messina, con almeno 72 (settantadue) ore di anticipo rispetto all'orario di previsto inizio delle operazioni, fatte salve specifiche situazioni di urgenza, una istanza in bollo (l'originale dell'istanza in bollo, dovrà essere poi consegnata alla sezione tecnica), conforme al modello allegato al presente regolamento quale parte integrante (Allegato 4), compilato in ogni sua parte.
3. La richiesta di cui sopra potrà essere avanzata in nome e per conto del comandante della Nave dall'Agenzia Marittima raccomandataria della Nave, ovvero dalla Società armatrice, qualora le esigenze di tempestività non consentano al comando di bordo la formalizzazione della richiesta in tempo utile. In tal caso l'istanza dovrà comunque essere regolarizzata a mezzo della controfirmadel comandante della nave prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio. In assenza della controfirma del comandante della nave l'istanza sarà ritenuta nulla e non potrà avere ulteriore seguito.
4. Nell'istanza il comandante della nave deve attestare di essere a conoscenza delle norme contenute nel presente regolamento, dando espressamente atto che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni di efficienza e pronti all'impiego.
5. Il comandante della nave deve altresì indicare le generalità complete e la qualifica rivestita a bordo dal membro dell'equipaggio indicato quale responsabile della vigilanza durante le operazioni di bunkeraggio. L'indicazione di tale incarico deve essere firmata “per presa conoscenza ed accettazione” dal membro dell'equipaggio indicato per tale incarico.
6. Nella stessa istanza dovranno altresì, essere indicate le generalità complete e la qualifica rivestita a bordo dal membro dell'equipaggio della bettolina che effettuerà il rifornimento, indicato quale responsabile della vigilanza durante le operazioni di bunkeraggio. L'indicazione di tale incarico deve essere firmata “per presa conoscenza ed accettazione” dal membro dell'equipaggio indicato per tale incarico.
7. Il bunkeraggio sarà autorizzato mediante rilascio di apposita autorizzazione, tramite sistema PMIS o in caso di temporanea indisponibilità, tramite il modello allegato al presente regolamento come parte integrante (Allegato 5).

Articolo 29 **Limitazioni**

1. Per le operazioni di bunkeraggio da effettuare nei giorni festivi, la relativa istanza del

comando di bordo deve pervenire con anticipo di almeno 5 (cinque) giorni rispetto all'inizio delle operazioni previste.

2. A giudizio discrezionale di questa Autorità Marittima le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina potranno non essere autorizzate, o, se già autorizzate, sospese, qualora situazioni portuali connesse con elevato numero di unità presenti in Porto, o movimentazione di merci pericolose, ovvero comunque situazioni incompatibili con l'attività di bunkeraggio, non garantiscano la effettuazione in sicurezza delle operazioni stesse.
3. Non possono essere effettuate operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina a più navi simultaneamente.
4. Durante le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina non dovranno essere ormeggiate altre unità navali ad una distanza inferiore a 50 metri alla nave che viene rifornita.
5. Nei casi eccezionali in cui verranno autorizzate le operazioni di bunkeraggio in ore notturne dovranno essere garantite nei punti di attacco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse, i valori di illuminamento di cui al precedente articolo 3 del presente regolamento. Dovrà inoltre essere garantita idonea illuminazione nello specchio acqueo limitrofo per verificare visivamente la presenza di fuoriuscite e spandimenti di bunker. A tal fine, si considerano effettuate in ore diurne le operazioni che hanno inizio almeno mezz'ora dopo il sorgere del sole e si concludono almeno mezz'ora prima del tramonto dello stesso.

Articolo 30

Prescrizioni particolari per entrambe le unità navali impegnate nelle operazioni di rifornimento

1. Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio i comandanti delle navi interessate devono effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; analogo controllo deve essere effettuato al termine delle operazioni. Eventuali presenze di inquinamento dovranno essere immediatamente riferite alla Capitaneria di porto.
2. Per le operazioni di rifornimento, di navi da carico e traghetto le stesse devono essere prive di carichi pericolosi a bordo;
3. La bettolina rifornitrice deve essere dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
4. Gli strumenti per effettuare la connessione devono essere anti scintilla;
5. **Durante le operazioni di rifornimento deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo** munito dei certificati prescritti dalla STCW 95 in materia antincendio. In particolare, un ufficiale della nave rifornitrice dovrà stare in coperta per la suddetta sorveglianza, pronto a far sospendere il pompaggio in caso di necessità. La squadra antincendio deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate. Dovrà inoltre essere mantenuta stretta collaborazione tra l'equipaggio della nave ed il personale della bettolina, ed inoltre, sempre a cura del Comando di bordo della bettolina dovrà dislocare proprio personale, preferibilmente di Macchina, sia nei pressi della stazione di pompaggio che nei pressi del raccordo dell'impianto di ricezione. Detto personale dovrà essere munito di apparato radio portatile con il quale dovrà essere instaurato un contatto al fine del coordinamento delle varie fasi delle operazioni riportate di seguito. Prima dell'inizio delle operazioni il personale addetto di cui sopra, dovrà assicurarsi che le valvole dell'impianto di ricezione di bordo siano aperte, dell'avvenuta apertura delle valvole e della disponibilità a ricevere il prodotto dovrà essere data comunicazione via radio al personale in prossimità della stazione di pompaggio, il quale solo dopo tale comunicazione potrà acconsentire all'inizio delle operazioni.

6. Devono essere, inoltre, disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi in coperta (materiali oleo-assorbenti).
7. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alle Navi impegnate nelle attività in parola, e per un raggio di 200 (duecento) metri dalla zona di rifornimento, non possono essere effettuati lavori di nessun tipo che prevedano l'impiego di fiamme libere di qualsiasi natura o fonti di calore, o che comunque possano generare scintille.
8. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina.
9. La bettolina deve sostare lontano da sfoghi d'aria o da sorgenti di vapori infiammabili. Tutti gli scarichi, compresi quelli dei motori, della cucina e di altre fonti di calore della bettolina e della nave rifornita devono essere muniti di parascintille
10. Le navi intente in operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del codice internazionale dei segnali o di un fanale a luce rossa per il periodo notturno;
11. 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;
12. Deve essere assicurata la equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa;
13. 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 di pompaggio ed alle interruzioni. Il suddetto ufficiale dovrà personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
14. 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 d'emergenza;
15. In ogni caso, durante le operazioni di rifornimento le ghiotte di contenimento devono essere tenute perfettamente pulite e il relativo foro di sfogo deve essere tenuto chiuso; inoltre, devono essere predisposte a bordo, a cura dei rispettivi responsabili, appositi apprestamenti idonei alla raccolta di fuoriuscite accidentali di bunker.
16. Gli impianti ed attrezzature antincendio di bordo devono essere tenuti pronti all'immediato impiego (manichette stese, linee sotto pressione, estintori pronti all'uso, etc.).
17. Durante le operazioni di bunkeraggio dovranno essere adottati da parte e a cura della nave e della ditta fornitrice del carburante tutti gli accorgimenti possibili ai fini della salvaguardia dell'ecosistema marittimo-costiero.
18. Nel caso in cui, durante il bunkeraggio, si verificano fuoriuscite di prodotti petroliferi o altre sostanze inquinanti, eventi dannosi o stati di pericolo, dovrà essere informata immediatamente l'Autorità Marittima e l'Autorità di Sistema Portuale per i provvedimenti di competenza e dovranno essere sospese le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività di sconfinamento e contenimento idonea ad evitare ulteriori fuoriuscite ed a limitare l'entità dello sversamento. **Fatte salve le rispettive responsabilità per danni da inquinamento e la conseguente attribuzione delle spese, la bonifica della zona inquinata potrà essere richiesta, d'urgenza, sia al concessionario del servizio di bunkeraggio che all'armatore della nave rifornita.**
19. Tra la bettolina e la nave dovranno essere posizionati parabordi di dimensione e robustezza adeguata, atti a impedire il contatto diretto fra i due scafi.
20. Fatte salve le previsioni di cui alla Regola 14 del Capitolo V della Convenzione SOLAS come emendata, al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave da rifornire devono essere effettuate in una lingua comune precedentemente concordata, ovvero utilizzando la terminologia dell'IMO *Standard Marine Navigational Vocabulary*.

21. L'Autorità Marittima si riserva – sentita l'Autorità Portuale - la facoltà di imporre ulteriori prescrizioni e condizioni a quelle di cui al presente Regolamento, nonché di derogare, eventualmente alle medesime, per comprovati motivi di necessità ed in circostanze occasionali e contingenti.
22. All'occorrenza, in ragione delle caratteristiche dell'operazione, qualora ne ravvisi l'opportunità, l'Autorità Marittima potrà disporre affinché il bunkeraggio avvenga anche con l'adozione di idoneo servizio di guardia ai fuochi.
23. Al termine delle operazioni di bunkeraggio la nave rifornitrice dovrà allontanarsi al più presto dalla nave rifornita;

Articolo 31

Condizioni meteorologiche

Le operazioni di bunkeraggio devono essere eseguite in presenza di condizioni meteomarine favorevoli. Tale apprezzamento deve essere concordemente valutato dai Comandanti della bettolina e della nave da rifornire.

In caso di peggioramento delle condizioni iniziali, le operazioni di bunkeraggio devono essere immediatamente sospese. Di tale sospensione, e dell'eventuale ripresa delle operazioni, dovrà essere tempestivamente informata la Capitaneria di porto.

L'Autorità marittima potrà sempre valutare sentita la locale Corporazione dei Piloti e/o eventualmente la Commissione accosti, il diniego dell'autorizzazione o disporre la sospensione e/o l'interruzione delle operazioni di bunkeraggio, qualora valuti, sulla base delle informazioni in suo possesso, la presenza di condizioni meteorologiche non idonee allo svolgimento in sicurezza del servizio e/o delle manovre ad esso collegato.

Articolo 32

Requisiti delle bettoline

Le bettoline impiegate nel servizio di rifornimento alle navi devono ottemperare a tutte le norme di sicurezza della navigazione previste per tale tipo di unità navali.

Le menzionate unità devono inoltre essere fornite:

- a) di impianti e dotazioni idonee, (reticelle taglia fiamma, punti caldi protetti, distanziatori, parabordi 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, contenere e confinare sversamenti di idrocarburi in mare (efficienti sistemi di chiusura degli ombrinali, ghiotte per la raccolta degli eventuali colaggi, sufficienti scorte di assorbenti inerti e panne galleggianti, etc.).
- c) di bottazzi di gomma o di legno o di idonei parabordi, di cavi d'ormeggio non metallici e di paraflamma a tutti gli scarichi.

Articolo 33

Limitazione traffico marittimo durante le operazioni di bunkeraggio con bettolina

Nel raggio di metri 100 (cento) – lato mare – centrato sul punto d'interfaccia bettolina-nave rifornita, è interdetta la navigazione ad ogni unità navale. Sarà cura del Comandante della bettolina garantire la vigilanza del rispetto di tale limitazione del traffico marittimo; in caso di ingresso di unità navali nel tratto di mare interdetto, egli dovrà prontamente informare la

Sala Operativa della Capitaneria di porto di Messina AMS tramite VHF canale 14 o via telefono allo 090344444.

E' fatta salva la potestà della Capitaneria di porto di Messina, sentita la locale Corporazione Piloti, di ampliare, come opportuno, il predetto raggio di interdizione allorquando situazioni contingenti, aventi potenziali ricadute sulla sicurezza delle operazioni in parola, suggeriscano di adottare tale misura precauzionale. **Inoltre, durante le operazioni di rifornimento con bettolina, non sarà possibile svolgere alcuna manovra di ormeggio/disormeggio nelle banchine adiacenti alla nave che sta ricevendo il rifornimento, salvo particolari necessità che saranno di volta in volta valutate dall'Autorità marittima sentita la locale Corporazione dei piloti e/o eventuale Commissione accosti.**

CAPITOLO VII

ESENZIONI E DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 34

Esenzioni

Il presente regolamento non si applica alle Navi Militari, che dovranno comunque garantire equivalenti misure di prevenzione antincendio e antinquinamento.

Articolo 35

Disposizioni finali

Fermo restando le responsabilità dei Comandanti delle unità navali e delle Ditte fornitrici per quanto attiene la rigorosa osservanza delle norme contenute nel presente regolamento, questa Autorità Marittima si riserva la più ampia facoltà di disporre l'adozione di ulteriori misure per la prevenzione degli incendi, degli inquinamenti del mare e per la sicurezza della navigazione e portuale durante le operazioni di bunkeraggio.

Messina (come da firma digitale)

IL COMANDANTE
C.V.(CP) Luciano Marcello PISCHEDDA
(Documento firmato digitalmente)

Firmato Digitalmente da/Signed by:
LUCIANO MARCELLO PISCHEDDA
C.V. (CP) - COMANDANTE
In Data/On Date:
lunedì 19 maggio 2025 17:38:27


**Alla Capitaneria di porto di Messina
Autorità Marittima dello Stretto
Sezione Tecnica
- MESSINA -**

**OGGETTO: Bunkeraggio a mezzo autobotte con combustibile del tipo _____
alla M/N _____ di bandiera _____ per il giorno _____
alla banchina/invasatura/scivolo _____ del porto/ambito portuale
di Messina (indicare se trattasi di banchina pubblica o in concessione) _____.**

Si prega voler autorizzare ad effettuare il bunkeraggio di Tonn./Mc. _____ di _____
alla M/N in oggetto citata a mezzo autobotte alle ore _____ del giorno _____.
La durata prevista delle operazioni è di _____ ore.

Detto prodotto sarà trasportato dalla seguente autobotte:

- targa _____; conducente _____;
- targa _____; conducente _____;

comandante nave/Agenzia
(timbro e firma)

Il sottoscritto _____ Comandante della M/N _____
T.S.L. _____ Bandiera _____ carica di Tonn./Mc. _____ di _____,
ormeggiata alla Banchina/invasatura/scivolo _____ del _____
_____ di Messina

DICHIARA

- di essere a conoscenza delle norme contenute nel “Regolamento per il bunkeraggio di combustibili liquidi alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all’ormeggio nei porti del Circondario Marittimo di Messina”, approvato con Ordinanza n. _____ in data _____ della Capitaneria di Porto di Messina;
- che osserverà le eventuali misure aggiuntive di sicurezza che codesto Comando riterrà opportuno prescrivere nell’atto di autorizzazione;
- che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni e pronte all’impiego.

Si allega alla presente:

- a) **copia dell’istanza** presentata al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco/Ditta autorizzata per l’effettuazione del **servizio integrativo antincendio**;
- b) attestazione del titolare della ditta che effettuerà il rifornimento nella quale il medesimo dichiara di assoggettarsi e uniformarsi alle prescrizioni contenute nel Regolamento in questione, approvato con Ordinanza n. 41 in data 19/05/2025.

L’Ufficiale di bordo responsabile dell’operazione di bunkeraggio è il Sig. _____,
avente la qualifica di _____.

Firma dell’Ufficiale di bordo per presa conoscenza e accettazione _____

Firma del Comandante della nave _____

Marca
da
bollo



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI MESSINA
AUTORITA' MARITTIMA DELLO STRETTO

AUTORIZZAZIONE N° _____ / _____

VISTA l'istanza presentata in data _____ dal Comandante/Agenzia Racc. della M/N _____ di Bandiera _____ intesa ad ottenere l'autorizzazione all'operazione di bunkeraggio di tonn. _____ di **Gasolio**.

VISTI gli articoli contenuti nei Capitoli I e II del "Regolamento per il bunkeraggio di combustibili liquidi alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all'ormeggio nei porti del Circondario Marittimo di Messina", approvato con Ordinanza n. 41 in data 19.05.2025 della Capitaneria di Porto di Messina A.M.S.;

AUTORIZZA

ad eseguire l'operazione richiesta previa la rigorosa osservanza delle norme contenute nel precitato Regolamento, del quale, ad ogni buon fine, si riportano le principali norme:

1. L'impiego di autobotti per le operazioni di bunkeraggio è limitata esclusivamente ai prodotti di categoria "C" di cui al Titolo II art. 1 del D.M. 31.07.1934 (combustibili liquidi con punti di infiammabilità non inferiore a 60°C.);

2. Il bunkeraggio non può aver luogo in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche e, se iniziato, deve essere immediatamente sospeso. Nel caso di specie essendo l'operazione di bunkeraggio effettuata in ora notturna, devono essere garantiti nei punti di attracco delle manichette e lungo il percorso delle manichette stesse i valori di illuminamento di cui all'articolo 3 del regolamento citato in premessa;

3. E' vietata la contemporanea presenza sottobordo di più di un autobotte. Non potrà operarsi, simultaneamente dall'autocisterna e dal rimorchio;

4. La quantità massima di prodotto erogabile non può essere superiore a 30 tonnellate per ogni autobotte. Se il prodotto da fornire è contenuto in più autobotti, queste devono recarsi sottobordo solo quando la nave è pronta a ricevere il rifornimento, allontanandosi immediatamente dopo avere ultimato le operazioni;

5. I conducenti non possono allontanarsi dai veicoli (art. 80 e 84 Reg. Cod. Nav.) durante tutto il periodo della sosta. In caso di inadempienza **la Capitaneria di Porto**, per motivi di sicurezza portuale, **disporrà, in danno degli autisti allontanatisi dagli automezzi, la vigilanza antincendio** con apposite "guardia ai fuochi";

6 Ogni autocisterna deve essere dotata dei prescritti apprestamenti di sicurezza (antincendio e antinfortunistici) e sabbia per contenere eventuali sbandamenti.

7 Le autobotti destinate ad effettuare bunkeraggio nel porto di Messina devono essere in possesso dei seguenti requisiti :

- essere dotate di baglietti da sistemare sotto ai giunti metallici delle manichette;
- essere dotate di pompa antideflagrante omologata, qualora il rifornimento si effettui con l'impiego della pompa dell'autobotte;
- essere rispondenti alle modalità costruttive previste dalle norme dell'Associazione Nazionale Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, nonché di quelle contenute nel D.M. 31.07.1934 e succ. mod. e nel Codice della Strada;

8. Le motrici ed i rimorchi devono essere in possesso delle abilitazioni e delle certificazioni previste per il trasporto su strada dei prodotti infiammabili, dotati di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di reti parascintille alle tubazioni, nonché di almeno n. 2 (due) estintori portatili da non meno di litri 10 (dieci) di tipo omologato ed adeguati per l'incendio da idrocarburi (schiuma), che **devono essere collocati** nei pressi delle manichette impiegate per il rifornimento, unitamente ad un contenitore di sabbia ed attrezzi per lo sbandimento della stessa;

9. Non possono essere autorizzate ad effettuare il bunkeraggio le autocisterne per le quali non venga esibito il libretto della cisterna dal quale risulti l'avvenuta registrazione della prova di tenuta e verifica di buon funzionamento dell'equipaggiamento con validità triennale, nonché della prova di pressatura con validità sessennale;

10. L'autobotte deve essere accuratamente fermata con cunei posti sotto le ruote motrici e deve essere posizionata in modo da essere pronta per l'uscita di emergenza dal porto. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza. Ultimata l'operazione di rifornimento il veicolo deve prontamente abbandonare l'ambito portuale;

11. Durante l'esecuzione di tali operazioni dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra. Tale servizio potrà essere assicurato dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco o dal servizio "Guardia Fuochi" abilitata con una squadra composta almeno da 3 (tre) unità;

12. Il Capo Squadra del servizio integrativo antincendio, sia esso dei Vigili del Fuoco che di ditta privata, vigilerà sulla corretta esecuzione delle operazioni di bunkeraggio, informando tempestivamente, tramite VHF/FM canale 16 e successivo "canale di lavoro", l'Autorità Marittima di ogni eventuale violazione alle norme contenute nel "Regolamento per il bunkeraggio di combustibili liquidi alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all'ormeggio nei porti e nelle rade del Circondario Marittimo di Messina";

13. Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio il Comandante della nave deve verificare che tutte le dotazioni antincendio di bordo siano in buono stato e regolarmente funzionanti. Il Comandante dell'unità deve, inoltre, predisporre un servizio continuo di vigilanza antincendio a mezzo dell'equipaggio, che deve mantenere disponibile e pronto all'uso tutte le dotazioni antincendio di bordo;

14. Il comandante dell'unità navale che effettua il bunkeraggio, dovrà comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Messina, via Radio VHF o tramite telefono (090-344444), l'orario di inizio operazioni di bunkeraggio nonché il termine operazioni, comunicando nel contempo la banchina portuale utilizzata a tale scopo;

15. Nei pressi delle manichette impiegate per il rifornimento devono essere collocati almeno due estintori a schiuma, di capacità non inferiore a litri. 10 ciascuno, ed un contenitore di sabbia;. Il Comandante dell'unità rifornita deve porre in essere ogni misura preventiva e successiva per evitare colaggi in mare e sulla banchina, disponendo che il proprio personale addetto al bunkeraggio vigili continuamente onde evitare qualsiasi dispersione di liquido;

16. In nessun caso devono essere effettuati travasi in fusti o altri recipienti di bordo, anche se fissi, che non risultino approvati e certificati dall'Organismo affidato dello Stato di bandiera della nave o dal R.I.Na. per tale uso, ne travasi dal rimorchio alla motrice e viceversa;

17. Le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali;

18. Il Comandante dell'unità rifornita deve essere pronto a muovere in ogni momento per motivi di sicurezza nave e/o portuale, e pertanto l'equipaggio necessario per la guardia della stessa deve permanere a bordo durante tutte le operazioni. Tra la nave, l'autobotte e il sistema di manichette deve essere stabilita l'equipotenzialità elettrica (cavo di messa a terra); tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille;

19. Per tutta la durata del rifornimento intorno alla nave e all'autobotte per un raggio di metri 25 non devono essere presenti altri automezzi o persone estranee all'operazione. A tale scopo **la zona interessata dovrà essere opportunamente transennata oppure recintata con paletti mobili a cura del Comando di bordo e segnalata** con cartelli recanti la scritta "**VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE**". Per un raggio di metri 200 dalla zona di rifornimento, e per tutta la durata dello stesso, non devono essere effettuati lavori con l'impiego di fiamma libera di qualsiasi natura o che comunque possano generare scintille o calore;

20. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate con ordine e sollecitudine, sotto il diretto controllo di un Ufficiale della nave all'uopo designato, per l'applicazione delle disposizioni richiamate nel presente Regolamento. Durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali, così come previsto dall'Art. 3 del Regolamento citato in premessa;

21. Le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato. Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere conformi a quanto previsto dall'art. 4 del Regolamento citato in premessa;

22. Prescrizioni particolari:

- Le operazioni avranno inizio alle ore _____ del giorno _____ e termineranno alle ore _____ del giorno _____. Automezzo targato _____ rimorchio _____.

d'ordine

Marca
da
bollo



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI MESSINA
AUTORITA' MARITTIMA DELLO STRETTO

AUTORIZZAZIONE N° _____ / _____

VISTA l'istanza presentata in data _____ dal Comandante/Agenzia Racc. della M/N _____ di Bandiera _____ intesa ad ottenere l'autorizzazione all'operazione di bunkeraggio di Mc. _____ di **Gas Naturale Liquefatto**.

VISTI gli articoli contenuti nei Capitoli I e V del "Regolamento per il bunkeraggio di combustibili liquidi alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all'ormeggio nei porti del Circondario Marittimo di Messina", approvato con Ordinanza n. 41 in data 19.05.2025 della Capitaneria di Porto A.M.S. di Messina;

AUTORIZZA

ad eseguire l'operazione richiesta previa la rigorosa osservanza delle norme contenute nel precitato Regolamento, del quale, ad ogni buon fine, si riportano le principali norme:

1. L'effettuazione delle operazioni di bunkeraggio a mezzo autobotte con combustibile del tipo "Gas Naturale Liquefatto" è autorizzata esclusivamente alla banchina Norimberga NE del porto di Messina;
2. Il bunkeraggio non può aver luogo in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche e, se iniziato, deve essere immediatamente sospeso. Nel caso di specie non sono consentite operazioni di bunkeraggio nelle ore notturne;
3. E' vietata la contemporanea presenza sottobordo di più di un autobotte. Non potrà operarsi, simultaneamente dall'autocisterna e dal rimorchio;
4. La quantità massima di prodotto erogabile non può essere superiore a 50 mc. per ogni autobotte. Se il prodotto da fornire è contenuto in più autobotti, queste devono recarsi sottobordo solo quando la nave è pronta a ricevere il rifornimento, allontanandosi immediatamente dopo avere ultimato le operazioni;
5. I conducenti non possono allontanarsi dai veicoli (art. 80 e 84 Reg. Cod. Nav.) durante tutto il periodo della sosta. In caso di inadempienza **la Capitaneria di Porto**, per motivi di sicurezza portuale, **disporrà, in danno degli autisti allontanatisi dagli automezzi, la vigilanza antincendio** con apposite "guardia ai fuochi";
6. Ogni autocisterna deve essere dotata dei prescritti apprestamenti di sicurezza (antincendio e antinfortunistici).
7. Le autobotti destinate ad effettuare bunkeraggio nel porto di Messina devono essere in possesso dei seguenti requisiti :
 - essere dotate di baglietti da sistemare sotto ai giunti metallici delle manichette;
 - essere dotate di pompa antideflagrante omologata, qualora il rifornimento si effettui con l'impiego della pompa dell'autobotte;
 - essere rispondenti alle modalità costruttive previste dalle norme dell'Associazione Nazionale Controllo Combustibile e dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, nonché di quelle contenute nel D.M. 31.07.1934 e succ. mod. e nel Codice della Strada;
8. Le motrici ed i rimorchi devono essere in possesso delle abilitazioni e delle certificazioni previste per il trasporto su strada dei prodotti infiammabili, dotati di adeguata messa a terra per le scariche elettrostatiche, di reti parascintille alle tubazioni, nonché di tutte le dotazioni antincendio ed equipaggiamenti vari di sicurezza, previste, nelle quantità e tipologie, dalla normativa di settore vigente (A.D.R. - All. B prima parte Direttiva UE 94/55/CE del 21/11/94 e succ. modif. ed integrazioni);
9. Non possono essere autorizzate ad effettuare il bunkeraggio le autocisterne per le quali non venga esibito il libretto della cisterna dal quale risulti l'avvenuta registrazione della prova di tenuta e verifica di buon funzionamento dell'equipaggiamento con validità triennale, nonché della prova di pressatura con validità sessennale;

10. L'autobotte deve essere accuratamente fermata con cunei posti sotto le ruote motrici e deve essere posizionata in modo da essere pronta per l'uscita di emergenza dal porto. Il conducente dell'autobotte deve rimanere sempre presente sul posto per tutta la durata delle operazioni, pronto ad attuare con immediatezza tutti i provvedimenti necessari in caso di emergenza. Ultimata l'operazione di rifornimento il veicolo deve prontamente abbandonare l'ambito portuale;
11. Durante l'esecuzione di tali operazioni dovrà essere assicurato apposito servizio di vigilanza a terra. Tale servizio potrà essere assicurato esclusivamente dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco con una squadra composta almeno da 5 (cinque) unità con Autopompa serbatoio;
12. Il Capo Squadra dei Vigili del Fuoco, vigilerà sulla corretta esecuzione delle operazioni di bunkeraggio, informando tempestivamente, tramite VHF/FM canale 16 e successivo "canale di lavoro", l'Autorità Marittima di ogni eventuale violazione alle norme contenute nel "Regolamento per il bunkeraggio di combustibili liquidi alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all'ormeggio nei porti e nelle rade del Circondario Marittimo di Messina";
13. Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio il Comandante della nave deve verificare che tutte le dotazioni antincendio di bordo siano in buono stato e regolarmente funzionanti. Il Comandante dell'unità deve, inoltre, predisporre un servizio continuo di vigilanza antincendio a mezzo dell'equipaggio, che deve mantenere disponibile e pronto all'uso tutte le dotazioni antincendio di bordo;
14. Il comandante dell'unità navale che effettua il bunkeraggio, dovrà comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Messina, via Radio VHF o tramite telefono (090-344444), l'orario di inizio operazioni di bunkeraggio nonché il termine operazioni, comunicando nel contempo la banchina portuale utilizzata a tale scopo;
15. In nessun caso devono essere effettuati travasi in fusti o altri recipienti di bordo, anche se fissi, che non risultino approvati e certificati dall'Organismo affidato dello Stato di bandiera della nave o dal R.I.Na. per tale uso, né travasi dal rimorchio alla motrice e viceversa;
16. Le navi intente alle operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del Codice Internazionale dei Segnali;
17. Il Comandante dell'unità rifornita deve essere pronto a muovere in ogni momento per motivi di sicurezza nave e/o portuale, e pertanto l'equipaggio necessario per la guardia della stessa deve permanere a bordo durante tutte le operazioni. Tra la nave, l'autobotte e il sistema di manichette deve essere stabilita l'equipotenzialità elettrica (cavo di messa a terra); tutti gli scarichi dei fuochi di bordo, compresi quelli della cucina, ed i motori devono essere provvisti di parascintille;
18. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio l'area intorno alla nave e all'autobotte per un raggio di 25 metri sarà delimitata, a cura del comando di bordo e segnalata con cartelli riportanti la dicitura: "VIETATO FUMARE E FARE USO DI FIAMME LIBERE", una "Prima zona di sicurezza (Safety zone)". L'accesso a tale zona, sarà consentito esclusivamente agli addetti ai lavori nonché ai componenti della squadra antincendio di assistenza alle operazioni;
19. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alla nave e all'autobotte per un raggio di 70 metri dal punto di bunkeraggio anche lato mare, sarà definita un'area c.d. "Seconda zona di sicurezza (Security zone)". Questa seconda zona di sicurezza, non potrà essere destinata ad altri usi, libera da autoveicoli o mezzi d'opera terrestri e navali in sosta, opportunamente recintata e perimetrata lato banchina per impedire l'accesso a terzi;
20. Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate con ordine e sollecitudine, sotto il diretto controllo di un Ufficiale della nave all'uopo designato, per l'applicazione delle disposizioni richiamate nel presente Regolamento. Durante il rifornimento la nave deve sospendere le operazioni commerciali, così come previsto dall'Art. 3 del Regolamento citato in premessa;
21. Gli addetti, a cura della società armatrice, dovranno essere dotati di DPI idonei ai rischi connessi;
22. Le tubazioni di carico devono essere in ottimo stato. Le manichette utilizzate per le operazioni di bunkeraggio debbono essere conformi a quanto previsto dall'art. 4 del Regolamento citato in premessa;
23. **Prescrizioni particolari:**
- Le operazioni avranno inizio alle ore _____ del giorno _____ e termineranno alle ore _____ del giorno _____. Automezzo targato _____ rimorchio _____.

D'ordine

**Alla Capitaneria di porto di Messina
Autorità Marittima dello Stretto
Sezione Tecnica
- MESSINA -**

OGGETTO: Bunkeraggio a mezzo bettolina con combustibile del tipo _____
alla M/N _____ di bandiera _____ per il giorno _____
alla banchina _____ del porto/ambito portuale di Messina
_____.

Si prega voler **autorizzare** ad effettuare le operazioni di bunkeraggio di
Tonn./Mc. _____ di _____ alla M/N in oggetto citata a mezzo bettolina, che
avranno inizio alle ore _____ del giorno _____.
La durata prevista delle operazioni è di _____ ore.

Detto prodotto sarà trasportato dalla seguente bettolina _____ n°
IMO _____ TSL _____ bandiera _____

comandante nave/Agenzia
(timbro e firma)

Il sottoscritto _____ Comandante della M/N _____
T.S.L. _____ Bandiera _____ ormeggiata alla Banchina _____ del
Porto storico di Messina

DICHIARA

- di essere a conoscenza delle norme contenute nel Regolamento “che disciplina le operazioni di bunkeraggio a mezzo bettolina nel porto di Messina” approvato con Ordinanza n. 41 in data 19.05.2025;
- che la bettolina utilizzata sarà una tra quelle autorizzate allo svolgimento del servizio di bunkeraggio inserita nell’elenco fornito all’Autorità marittima e che la medesima è in regola con tutte le norme di sicurezza della navigazione;
- che nelle operazioni di rifornimento verranno impiegate solamente manichette che soddisfano i requisiti specificati nel predetto Regolamento;
- che provvederà ad acquisire via radio il nulla osta allo svolgimento delle operazioni da parte della Sala Operativa della Capitaneria di porto di Messina, comunicando i dati di cui all’art. 3 del citato Regolamento per il bunkeraggio di combustibili alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all’ormeggio nei porti del Circondario Marittimo di Messina”, approvato con Ordinanza n.41 in data 19.05.2025 della Capitaneria di Porto di Messina;
- che osserverà le eventuali misure aggiuntive di sicurezza che codesto Comando riterrà opportuno prescrivere nell’atto di autorizzazione;
- che i mezzi antincendio di bordo sono in perfette condizioni e pronte all’impiego.

Si allega alla presente:

- b) attestazione del Comandante della bettolina che effettuerà il rifornimento, nella quale il medesimo dichiara di assoggettarsi e uniformarsi alle prescrizioni contenute nel Regolamento in questione, approvato con Ordinanza n. 41 in data 19.05.2025.

L'Ufficiale di bordo responsabile dell'operazione di bunkeraggio:

per la nave da rifornire è il Sig. COGNOME _____ NOME _____
NAZIONALITA' _____ avente la qualifica di _____

Firma dell'Ufficiale di bordo per presa conoscenza e accettazione _____

per la nave rifornitrice è il Sig. COGNOME _____ NOME _____
NAZIONALITA' _____ avente la qualifica di _____

Firma dell'Ufficiale di bordo per presa conoscenza e accettazione _____

IL COMANDANTE

IL CONCESSIONARIO / COMANDANTE BETTOLINA

Marca
da
bollo



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI MESSINA
AUTORITA' MARITTIMA DELLO STRETTO

AUTORIZZAZIONE N° _____ / _____

VISTA l'istanza presentata in data _____ dal Comandante/Agenzia Racc. della M/N _____ di Bandiera _____ intesa ad ottenere l'autorizzazione all'operazione di bunkeraggio di tonn. _____ di _____

VISTI gli articoli contenuti nei Capitoli I e VI del "Regolamento per il bunkeraggio di combustibili alle navi, ai pescherecci e alle unità da diporto all'ormeggio nei porti del Circondario Marittimo di Messina", approvato con Ordinanza n. 41 in data 19.05.2025 della Capitaneria di Porto di Messina A.M.S.;

AUTORIZZA

ad eseguire l'operazione richiesta previa la rigorosa osservanza delle norme contenute nel precitato Regolamento, del quale, ad ogni buon fine, si riportano le principali norme:

1. L'impiego di bettolina per le operazioni di bunkeraggio è limitata esclusivamente ai prodotti di categoria "C" di cui al Titolo II art. 1 del D.M. 31.07.1934 (combustibili liquidi con punti di infiammabilità non inferiore a 60°C.);
2. Il bunkeraggio non può aver luogo in caso di cattive condizioni meteorologiche o di maltempo accompagnato da scariche atmosferiche e, se iniziato, deve essere immediatamente sospeso;
3. Prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio i comandanti delle navi interessate devono effettuare un controllo preventivo dello specchio acqueo circostante allo scopo di verificare l'assenza di idrocarburi; analogo controllo deve essere effettuato al termine delle operazioni. Eventuali presenze di inquinamento dovranno essere immediatamente riferite alla Capitaneria di porto.
4. Per le operazioni di rifornimento, di navi da carico e traghetto le stesse devono essere prive di carichi pericolosi a bordo;
5. La bettolina rifornitrice deve essere dotata di un rilevatore portatile di gas nell'atmosfera;
6. Gli strumenti per effettuare la connessione devono essere antiscintilla;
7. **Durante le operazioni di rifornimento deve essere predisposto un servizio continuo di vigilanza antincendio ed antinquinamento a mezzo del personale di bordo** munito dei certificati prescritti dalla STCW 95 in materia antincendio. In particolare, un ufficiale della nave rifornitrice dovrà stare in coperta per la suddetta sorveglianza, pronto a far sospendere il pompaggio in caso di necessità. La squadra antincendio deve mantenere le attrezzature antincendio in perfetta efficienza e pronte per essere immediatamente impiegate. Dovrà inoltre essere mantenuta stretta collaborazione tra l'equipaggio della nave ed il personale della bettolina, ed inoltre, sempre a cura del Comando di bordo della bettolina dovrà dislocare proprio personale, preferibilmente di Macchina, sia nei pressi della stazione di pompaggio che nei pressi del raccordo dell'impianto di ricezione. Detto personale dovrà essere munito di apparato radio portatile con il quale dovrà essere instaurato un contatto al fine del coordinamento delle varie fasi delle operazioni riportate di seguito. Prima dell'inizio delle operazioni il personale addetto di cui sopra, dovrà assicurarsi che le valvole dell'impianto di ricezione di bordo siano aperte, dell'avvenuta apertura delle valvole e della disponibilità a ricevere il prodotto dovrà essere data comunicazione via radio al personale in prossimità della stazione di pompaggio, il quale solo dopo tale comunicazione potrà

acconsentire all'inizio delle operazioni.

8. Devono essere, inoltre, disponibili e pronti per l'eventuale uso, una riserva di sabbia e le attrezzature atte ad arginare eventuali colaggi in coperta (materiali oleoassorbenti).
9. Per tutta la durata delle operazioni di bunkeraggio intorno alle Navi impegnate nelle attività in parola, e per un raggio di 200 (duecento) metri dalla zona di rifornimento, non possono essere effettuati lavori di nessun tipo che prevedano l'impiego di fiamme libere di qualsiasi natura o fonti di calore, o che comunque possano generare scintille.
10. Nessuna operazione può essere effettuata sul lato dove è accostata la bettolina.
11. La bettolina deve sostare lontano da sfoghi d'aria o da sorgenti di vapori infiammabili. Tutti gli scarichi, compresi quelli dei motori, della cucina e di altre fonti di calore della bettolina e della nave rifornita devono essere muniti di parascintille
12. Le navi intente in operazioni di bunkeraggio devono tenere a riva il segnale "B" del codice internazionale dei segnali o di un fanale a luce rossa per il periodo notturno;
13. 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;
14. Deve essere assicurata la equipotenzialità elettrica tra il mezzo rifornitore e la nave, attraverso idonei collegamenti di massa;
15. 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 di pompaggio ed alle interruzioni. Il suddetto ufficiale dovrà personalmente seguire le operazioni ed assicurarsi del buon andamento delle stesse effettuando preventivamente le necessarie verifiche alle tubazioni, alle casse e all'impianto.
16. 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 d'emergenza;
17. In ogni caso, durante le operazioni di rifornimento le ghiotte di contenimento devono essere tenute perfettamente pulite e il relativo foro di sfogo deve essere tenuto chiuso; inoltre, devono essere predisposte a bordo, a cura dei rispettivi responsabili, appositi apprestamenti idonei alla raccolta di fuoriuscite accidentali di bunker.
18. Gli impianti ed attrezzature antincendio di bordo devono essere tenuti pronti all'immediato impiego (manichette stese, linee sotto pressione, estintori pronti all'uso, etc.).
19. Durante le operazioni di bunkeraggio dovranno essere adottati da parte e a cura della nave e della ditta fornitrice del carburante tutti gli accorgimenti possibili ai fini della salvaguardia dell'ecosistema marittimo-costiero.
20. Nel caso in cui, durante il bunkeraggio, si verifichino fuoriuscite di prodotti petroliferi o altre sostanze inquinanti, eventi dannosi o stati di pericolo, dovrà essere informata immediatamente l'Autorità Marittima e l'Autorità di Sistema Portuale per i provvedimenti di competenza e dovranno essere sospese le operazioni di rifornimento ponendo in essere, in presenza di spandimenti, ogni attività di sconfinamento e contenimento idonea ad evitare ulteriori fuoriuscite ed a limitare l'entità dello sversamento. **Fatte salve le rispettive responsabilità per danni da inquinamento e la conseguente attribuzione delle spese, la bonifica della zona inquinata potrà essere richiesta, d'urgenza, sia al concessionario del servizio di bunkeraggio che all'armatore della nave rifornita**
21. Tra la bettolina e la nave dovranno essere posizionati parabordi di dimensione e robustezza adeguata, atti a impedire il contatto diretto fra i due scafi.
22. Fatte salve le previsioni di cui alla Regola 14 del Capitolo V della Convenzione SOLAS come emendata, al fine di evitare disguidi, le comunicazioni tra la bettolina e la nave da rifornire devono essere effettuate in una lingua comune precedentemente concordata, ovvero utilizzando la terminologia dell'IMO *Standard Marine Navigational Vocabulary*.
23. L'Autorità Marittima si riserva – sentita l'Autorità Portuale - la facoltà di imporre ulteriori prescrizioni e condizioni a quelle di cui al presente Regolamento, nonché di derogare, eventualmente alle medesime, per comprovati motivi di necessità ed in circostanze occasionali e contingenti.

24. Al termine delle operazioni di bunkeraggio la nave rifornitrice dovrà allontanarsi al più presto dalla nave rifornita;

Prescrizioni particolari:

- Le operazioni avranno inizio alle ore _____ del giorno _____ e termineranno alle ore _____ del giorno _____ a mezzo Bettolina _____.
N° IMO _____.

d'ordine