



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**CAPITANERIA DI PORTO DI RAVENNA**

Telefono +39 0544-443011- Telefax 0544-447498  
E-mail: [dm.ravenna@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ravenna@pec.mit.gov.it)

**ORDINANZA**

**APPROVAZIONE DEL REGOLAMENTO PER LE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO GNL**

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Ravenna,

**VISTO** il Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 di “Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione”;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 di “Approvazione del Regolamento per l’esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima)”;

**VISTA** la Convenzione internazionale del 1974 per la per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione, e relative norme di recepimento nazionale;

**VISTA** la Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72), con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972, come emendata, e relative norme di recepimento nazionale;

**VISTA** la Legge 28 gennaio 1984, n. 84, e successive modificazioni, recante il riordino della legislazione nazionale in materia portuale;

**VISTA** la pubblicazione “*Guidance on LNG Bunkering to Port Authorities and Administrations*” edizione 31 gennaio 2018 edita dall’Agenzia EMSA (European Maritime Safety Agency);

**VISTA** la “*Guida tecnica per l’individuazione delle misure di safety per il rifornimento in porto delle navi a GNL*” redatta dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d’acqua interne ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – VI Reparto, approvata il 20 luglio 2021;

**VISTE** le “*Linee guida per la disciplina del bunkeraggio ship to ship di gnl e bio gnl nei porti italiani*” redatte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i trasporti e la navigazione, Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per via d’acqua interne, con il supporto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e delle Associazioni di categoria, diffuse con il dp. prot. n. 10889 del 27.05.2025;

- VISTO** il Codice I.S.M., “International Safety Management” (ISM) adottato dall’IMO con risoluzione A.741(18) e reso obbligatorio dal Capitolo IX della Convenzione SOLAS che istituisce un sistema di gestione per migliorare la sicurezza a bordo delle navi;
- VISTO** il Codice di sicurezza internazionale per la nave che utilizza gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (I.G.F.), adottato dal Comitato per la sicurezza dell’Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione MSC 391(95), e successive modificazioni;
- VISTO** il Codice internazionale per la costruzione e l’equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa (I.G.C.) adottato dal Comitato per la sicurezza dell’Organizzazione internazionale marittima (IMO) con risoluzione MSC 370(93), e successive modificazioni;
- VISTO** il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS) adottato a Londra il 12 dicembre 2002, come emendato;
- VISTA** la Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention MLC) del 2006 ratificata dall’Italia con la legge 23 settembre 2013, n. 113;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 271 del 27/07/99 – “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della Legge 31/12/98, n.485”;
- VISTE** le *check-list* redatte dallo IAPH - International Association of Ports and Harbours “*Bunker Checklist - Liquefied Gas Series - Ship to Ship bunker operations - Version A and Version B*” in ultima edizione vigente;
- VISTA** la sesta edizione della guida I.S.G.O.T.T. “International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals” per il trasporto sicuro e la movimentazione di petrolio greggio e prodotti petroliferi su petroliere e ai terminal, in particolare il cap. 24 sulle operazioni di bunkeraggio;
- VISTA** la Legge n°135/1977 recante “Disciplina della professione di raccomandatario marittimo”;
- VISTO** il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni, recante “Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all’istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale;
- VISTO** il Decreto Legislativo 8 marzo 2006, n. 139 recante “*Riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell’articolo 11 della legge 29 luglio 2003, n. 229*”;
- VISTO** l’art. 6, comma 1, della Direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, che prevede: “*Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima*”

*alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Gli Stati membri cooperano, se del caso, con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T. (omissis)";*

- VISTO** il punto 42 delle premesse della predetta Direttiva 2014/94/UE che individua, tra i cosiddetti "punti di rifornimento" per il GNL i "terminali, serbatoi e container mobili di GNL nonché navi e chiatte cisterna (omissis)";
- VISTO** il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 concernente la "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi", con particolare riferimento agli artt. 1 e 6;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 35/2011 e ss. mm. e ii., con cui è stato approvato il "Regolamento per la navigazione, la sosta, gli accosti e la precedenza negli stessi delle navi e dei galleggianti nel porto di Ravenna";
- VISTA** la propria Ordinanza n. 39/2011 e ss. mm. e ii., con cui è stato approvato il "Regolamento per la sicurezza delle navi adibite al trasporto di merci pericolose alla rinfusa allo stato liquido e gassoso, che approdano ed operano nel porto di Ravenna";
- VISTA** la propria Ordinanza n. 122/2012 e ss. mm. e ii., con cui è stato approvato il "Regolamento per le operazioni di bunkeraggio nel porto e nella rada di Ravenna";
- VISTA** la propria Ordinanza n. 132/2025 e ss. mm. e ii., con cui è stato regolato l'impiego del sistema PMIS per lo svolgimento delle pratiche amministrative correlate all'arrivo ed alla partenza delle navi nel porto e/o nella rada di Ravenna;
- CONSIDERATO** quanto emerso nelle riunioni del 11.11.2025, 27.11.2025, 12.02.2026 e 24.02.2026, tenutesi con i rappresentanti dell'A.d.S.P., dei Vigili del Fuoco e del Servizio Chimico di porto;
- PRESO ATTO** che con nota prot. n. 23626 in data 05.03.2026 è stata condivisa con i rappresentanti dell'A.d.S.P., dei Vigili del Fuoco e del Servizio Chimico di porto la versione finale del presente provvedimento e non sono state avanzate ulteriori criticità od osservazioni;
- CONSIDERATO** che la versione finale del presente provvedimento è stata estesa alla Prefettura UTG di Ravenna con nota prot. n. 23626 in data 05.03.2026, ed i contenuti del medesimo sono stati condivisi con le rappresentanze delle Forze dell'Ordine nel Comitato Provinciale per l'Ordine e la Sicurezza Pubblica del 27.03.2026;
- RITENUTO** necessario disciplinare le operazioni di bunkeraggio di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di Ravenna, individuando l'opportuna cornice di sicurezza all'interno della quale svolgere dette attività;
- VISTI** gli artt. 17, 30, 52, 62, 65, 66, 81, 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, nonché gli artt. 40, 41, 50, 59 e 60 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione.

# ORDINA

## Articolo 1

### (Approvazione del Regolamento)

1. È approvato e reso esecutivo l'allegato "Regolamento per il bunkeraggio *ship to ship* di GNL e BIO GNL alle navi certificate ai sensi del codice IGF nel porto di Ravenna", che costituisce parte integrante della presente Ordinanza.

## Articolo 2

### (Società autorizzate al rifornimento di GNL)

- 2.1 Al fine di garantire il rifornimento di GNL alle navi che faranno scalo nel porto di Ravenna, in considerazione che nel Compartimento Marittimo di competenza non sussistono allo stato operatori di bunkeraggio GNL in regime di concessione, nelle more del rilascio di concessioni del servizio, in deroga a quanto previsto dall'art. 4.1 del Regolamento di cui al precedente art. 1, è ammesso il rifornimento di GNL anche con unità rifornitrici di Società/Imprese non titolari di concessione ai sensi dell'articolo 66 del Codice della Navigazione e articolo 60 del reg. nav. mar.
- 2.2 Il procedimento autorizzativo di cui al comma 1 del presente articolo, verrà valutato volta per volta dalla Capitaneria di porto di Ravenna e trova disciplina nell'articolo 9 dell'allegato Regolamento.

## Articolo 3

### (Norme finali e Sanzioni)

- 3.1 I contravventori alle disposizioni previste dalla presente Ordinanza incorreranno, salvo che il fatto non costituisca diverso o più grave reato, nelle sanzioni di cui all'art. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione e dalle altre Leggi generali e speciali in quanto applicabili ai singoli casi. Essi saranno, inoltre, ritenuti responsabili dei danni che dalle loro illecite azioni od omissioni dovessero derivare a persone e/o cose.
- 3.2 È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare le norme di cui alla presente Ordinanza, della cui esecuzione sono incaricati gli Ufficiali e Agenti di Polizia Giudiziaria. L'Ordinanza viene pubblicata nel portale del sito internet [www.guardiacostiera.gov.it/](http://www.guardiacostiera.gov.it/).

Ravenna, (data di apposizione della firma digitale)

IL COMANDANTE  
CAV (CP) Maurizio TATTOLI  
(documento elettronico firmato digitalmente)  
MAURIZIO TATTOLI

**ELENCO VARIANTI**

<b>Numero</b>	<b>Ordinanza che approva la variante</b>	<b>Data</b>
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		



**REGOLAMENTO PER IL BUNKERAGGIO *SHIP TO SHIP* DI GNL E BIO  
GNL ALLE NAVI CERTIFICATE AI SENSI DEL CODICE IGF NEL PORTO  
DI RAVENNA**

**Edizione 2026**

TITOLO I - GENERALITÀ .....	3
Articolo 1 Campo di applicazione .....	3
Articolo 2 Definizioni .....	3
Articolo 3 Operazioni di rifornimento di GNL.....	5
TITOLO II – REQUISITI DELLE NAVI E COMPATIBILITÀ.....	6
Articolo 4 Requisiti dell'unità rifornitrice.....	6
Articolo 5 Requisiti della nave da rifornire.....	6
Articolo 6 Valutazione del rischio.....	7
Articolo 7 Individuazione operazioni simultanee ammesse (SIMOPS).....	8
TITOLO III – REQUISITI DELLE NAVI E COMPATIBILITÀ.....	10
Articolo 8 Società autorizzate al rifornimento .....	10
Articolo 9 Autorizzazione amministrativa .....	10
Articolo 10 Nulla osta operativo e relative condizioni .....	11
TITOLO IV – RUOLI E RESPONSABILITÀ .....	13
Articolo 11 Persone incaricate della responsabilità durante le operazioni di rifornimento .....	13
Articolo 12 Compiti e qualifiche del personale marittimo coinvolto nelle operazioni di rifornimento di GNL.....	14
TITOLO V – DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI.....	15
Articolo 13 Fase preventiva delle operazioni di bunkeraggio di GNL .....	15
Articolo 14 Condizioni per effettuare le operazioni di bunkeraggio di GNL.....	15
Articolo 15 Limitazioni traffico navale durante le operazioni di bunkeraggio.....	16
Articolo 16 Cautele da adottarsi nelle zone di sicurezza .....	17
Articolo 17 Prescrizioni di sicurezza durante le operazioni di bunkeraggio di GNL.....	18
Articolo 18 Linee e manichette contenenti GNL .....	19
Articolo 19 Emissioni in atmosfera.....	19
Articolo 20 Dispositivi di protezione individuale da impiegare durante le operazioni di bunkeraggio di GNL .....	19
TITOLO VI – PROCEDURE DI EMERGENZA E STAZIONAMENTO IN PORTO .....	21
Articolo 21 Procedure di emergenza.....	21
Articolo 22 Stazionamento in porto dell'unità rifornitrice .....	21

# TITOLO I

## GENERALITÀ

### Articolo 1

#### Campo di applicazione

1. La presente disciplina si applica alle operazioni di bunkeraggio/rifornimento di GNL e Bio GNL (da ora in poi rifornimento/bunkeraggio GNL) nel porto di Ravenna che si possono svolgere in modalità *ship to ship*, ossia tramite nave rifornitrice di GNL. Non è allo stato attuale consentito il rifornimento a mezzo autobotte.
2. Il rifornimento di GNL, quale combustibile delle navi, fatta salva ogni ulteriore valutazione di sicurezza, potrà essere effettuato dalle navi ormeggiate nel porto di Ravenna, nel rispetto delle procedure previste dagli articoli seguenti.
3. La compatibilità dell'ormeggio rispetto all'esecuzione delle operazioni di bunkeraggio di GNL dovrà essere valutata dall'Autorità Marittima in sede di rilascio della specifica autorizzazione di cui al successivo art. 9, anche in funzione delle caratteristiche dimensionali delle unità navali coinvolte, dell'idoneità del *terminal* ad ospitare dette operazioni e del traffico marittimo ricadente nell'area interessata.

### Articolo 2

#### Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento, si intende per:
  - "*gas naturale liquefatto (GNL)*" o "*bio-GNL*" – fluido criogenico di origine fossile o di origine biologica incolore e inodore allo stato liquido a pressione normale, composto prevalentemente da metano e che può contenere quantità minori di etano, propano, butano, azoto o altri componenti normalmente presenti nel gas naturale;
  - "*unità rifornitrice*" – nave o galleggiante rifornitrice di GNL, certificata e mantenuta in conformità al Codice IGC e/o alle pertinenti ulteriori o diverse norme e regolamenti ad essa applicabili;
  - "*sistemi di arresto di emergenza (ESD – Emergency Shut Down)*" - un insieme di dispositivi automatici - conformi a quanto previsto dal Codice IGF - che interrompono l'erogazione del GNL sezionando in modo opportuno le linee di rifornimento in caso di emergenza;
  - "*emergency shutdown link (ESL)*" - un sistema che, mettendo in comunicazione i sistemi ESD dell'unità rifornitrice e della nave ricevente, consente l'arresto rapido del trasferimento di prodotto in situazioni di emergenza;
  - "*sistemi di disconnessione di emergenza (ERS – Emergency Release System)*" - un insieme di dispositivi automatici - conformi a quanto previsto dal Codice IGF e dalla ISO 20519 (2021) - che in caso di emergenza permettono di disconnettere le manichette per il rifornimento del GNL garantendo un isolamento sicuro tra l'unità

rifornitrice e la nave rifornita;

- “*compatibilità delle operazioni di bunkeraggio*” - si intende la capacità dell'unità rifornitrice di affiancarsi all'unità da rifornire in modo che sia garantita la sicurezza dell'ormeggio, della connessione e disconnessione delle linee GNL e vapore, la prontezza delle comunicazioni tra le navi, il trasferimento di membri dell'equipaggio (laddove necessario), la funzionalità dei sistemi di arresto e di disconnessione di emergenza (ESD-ESL-ERS);
- “*boil off del GNL (BOG)*” – gas generato per evaporazione del gas naturale liquefatto;
- “*linea di ritorno del vapore*” - è una linea di connessione tra l'unità rifornitrice e la nave rifornita che consente di rimandare alla nave rifornitrice il vapore in eccesso generato durante le operazioni di bunkeraggio di GNL evitando così di rilasciarlo in atmosfera. Questo sistema consente di controllare la pressione nella cisterna di ricezione del GNL a bordo della nave rifornita, dovuta al trasferimento di liquido ed alla generazione di vapore di flash e gas di evaporazione;
- “*sistema di trasferimento del GNL*” - un sistema costituito da tutti gli equipaggiamenti tra i collettori utilizzati per fornire il GNL e la gestione del ritorno del vapore, nonché i relativi sistemi ausiliari necessari per la comunicazione dei dati nave-nave necessari alle operazioni di emergenza, inclusi, ma non limitati a:
  - impianti di gestione del BOG;
  - impianti di produzione di azoto (N<sub>2</sub>);
  - sistemi di comunicazione;
  - sistemi di trasmissione dati;
  - bracci di carico delle gruette di bordo e strutture di supporto;
  - linee fisse per il GNL;
  - sistemi ERC (*Emergency Release Coupling*);
  - flange di isolamento;
  - sistemi di connessione/disconnessione rapida;
  - sistemi ESD.
- “*operazioni di bunkeraggio*” - l'insieme delle operazioni di affiancamento e di ormeggio dell'unità rifornitrice, accoppiamento delle linee di rifornimento del GNL e del vapore dell'unità rifornitrice e della nave, il loro raffreddamento, il trasferimento del GNL dall'unità rifornitrice alla nave rifornita, il drenaggio delle linee ed il loro spurgo, la disconnessione delle linee di rifornimento del GNL e del vapore ed il disormeggio dell'unità rifornitrice;
- “*zone pericolose (Hazardous zone)*” - le aree tridimensionali in prossimità delle valvole di sicurezza dell'impianto di trasferimento del GNL dove potrebbe trovarsi un'atmosfera infiammabile in ogni momento;
- “*zona di sicurezza (Safety zone)*” - un'area tridimensionale più ampia della zona pericolosa attorno al sistema di trasferimento del GNL, all'interno della quale è permesso l'accesso esclusivamente a personale e mezzi autorizzati e nel cui ambito le potenziali fonti di ignizione sono controllate, in modo da minimizzare ulteriormente il rischio derivante dal rilascio o perdita di GNL e dalla sua possibile accensione;
- “*zona di monitoraggio e security (Security zone)*” - un'area più ampia, stabilita dalle autorità nazionali o locali attorno all'unità da rifornire, che si estende oltre la zona di sicurezza e che necessita di essere monitorata quale misura precauzionale per

evitare interferenze con le operazioni di trasferimento di GNL;

- “operazioni simultanee (SIMOPS)” - due o più operazioni che avvengono simultaneamente, una delle quali coinvolge le operazioni di bunkeraggio di GNL, e la cui combinazione potrebbe comportare problemi di sicurezza, problemi ambientali o problemi di security;
  - “Joint Bunkering Plan (JBP)” - documento che contiene le informazioni necessarie per le operazioni di rifornimento da una nave rifornitrice ad una nave da rifornire in un ambito portuale già definito;
  - “Bunker Delivery Note (BDN)” - documento standard richiesto dall’Annex VI della MARPOL, che contiene le informazioni sul combustibile consegnato;
  - “P.I.R.” – persona incaricata per le operazioni di rifornimento;
  - “IACS” - International Association of Classification Societies;
  - “Organismo Riconosciuto” - organismo aderente all’associazione IACS, se di bandiera straniera, ovvero riconosciuto dall’Autorità competente se di bandiera italiana, ai sensi del D.Lgs. n. 104/2011 e ss. mm. e ii.;
  - “Guida Tecnica dei Vigili del Fuoco” - Guida Tecnica per l’individuazione delle misure di safety per il rifornimento in porto delle navi a GNL ed. 2021, redatta per la parte di propria competenza dal Gruppo di lavoro (VVF, CG e MIT), istituito con Decreto del Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco n. 19 del 16 gennaio 2019;
  - “Porto di Ravenna” – ai fini del presente Regolamento, si intendono ricompresi in tale definizione il porto, l’avamposto e la rada di Ravenna, così come definiti dal vigente “Regolamento per la navigazione, la sosta, gli accosti e la precedenza negli stessi delle navi e dei galleggianti nel porto di Ravenna” approvato e reso esecutivo con propria Ordinanza 35/2011 e ss.mm.ii..
2. Per quanto non espressamente riportato nel presente articolo, si fa riferimento alle definizioni richiamate nelle EMSA “Guidance on LNG Bunkering to Port Authorities and Administrations” del 31 gennaio 2018.

### **Articolo 3**

#### **Operazioni di rifornimento di GNL**

1. Le operazioni di rifornimento di Gas Naturale Liquefatto (GNL) sono ammesse impiegando gas naturale allo stato liquido ad una temperatura minore od uguale alla temperatura di ebollizione in corrispondenza di una pressione prossima a 101,325 kPa (1 atmosfera) e biometano allo stato liquido.

## **TITOLO II**

### **REQUISITI DELLE NAVI E COMPATIBILITÀ**

#### **Articolo 4**

##### **Requisiti dell'unità rifornitrice**

1. Per poter essere autorizzata a svolgere operazioni di bunkeraggio di GNL nel porto di Ravenna, l'impresa/società deve dimostrare di avere la disponibilità (proprietaria e/o armatrice) di un'unità rispondente almeno alle seguenti prescrizioni:
  - essere progettata, costruita e certificata in conformità al Codice IGC, come emendato;
  - essere in possesso dell'annotazione "GAS BUNKER", "LNG BUNKER" o equivalente, nel certificato di classe rilasciato da un R.O. La nave dovrà essere idonea alla navigazione marittima senza restrizioni operative, che le impediscano di uscire in mare in caso di necessità;
  - il personale marittimo responsabile di specifici compiti di sicurezza relativi alla cura, all'utilizzo di gas quale combustibile di bordo ovvero per interventi nei casi di emergenza deve essere in possesso del certificato di addestramento di base per poter prestare servizio a bordo, in accordo alle disposizioni di cui Regola V/1-2.1 e Sezione A-V/1-2.1 della Convenzione STCW e relativo Codice;
  - il Comandante, gli ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità per le operazioni di carico, scarica, controllo durante il trasporto, movimentazione del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni relative al carico, devono essere in possesso di un certificato di addestramento avanzato per poter prestare servizio a bordo, in accordo alle disposizioni di cui Regola V/1-2.2.3 e Sezione A-V/1-2.2 della Convenzione STCW e relativo Codice;
  - l'unità rifornitrice e la relativa Compagnia di gestione, dovranno avere implementato un sistema di sicurezza conforme ai requisiti del Codice ISM, con rilascio della pertinente certificazione, di cui al Capitolo IX della Convenzione SOLAS, come emendata, o al Regolamento (CE) N. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2006 – come applicabili;

#### **Articolo 5**

##### **Requisiti della nave da rifornire**

1. Per poter essere rifornita di GNL nel porto di Ravenna, la nave ricevente, in occasione di ogni operazione di bunkeraggio, deve assicurare il rispetto dei seguenti standard minimi:
  - essere progettata e certificata in conformità al Codice IGF. A tal riguardo la nave dovrà essere in possesso delle certificazioni di sicurezza specifiche rilasciate ai sensi della Convenzione SOLAS, come emendata, da cui risulti che la nave risponde al disposto della Regola 57 parte G del Capitolo II-1 (Codice IGF), utilizzando gas naturale come combustibile. Le navi con impostazione chiglia antecedente al 1° gennaio 2017 dovranno dimostrare, tramite opportuna certificazione, la conformità alle previsioni della Risoluzione MSC 285(86);
  - tutto il personale marittimo che presta servizio a bordo deve aver ricevuto appropriata e specifica familiarizzazione alla nave e alle sue caratteristiche, attrezzature,

installazioni, equipaggiamenti e alle procedure pertinenti e rilevanti, in relazione ai loro compiti e responsabilità in condizioni normali e di emergenza, come specificato alla Regola V/3.3 della Convenzione STCW;

- il personale marittimo responsabile di specifici compiti di sicurezza relativi alla cura, all'utilizzo di gas quale combustibile di bordo ovvero per interventi nei casi di emergenza deve essere in possesso del certificato di addestramento di base per prestare servizio a bordo, in accordo alle disposizioni di cui Regola V/3.6 della Convenzione STCW;
- il Comandante, gli ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità per la cura e l'utilizzo dei gas come combustibile e dei relativi sistemi di bunkeraggio devono essere in possesso di un certificato di addestramento avanzato per poter prestare servizio a bordo, in accordo alle disposizioni di cui Regola V/3.7 della Convenzione STCW;

## **Articolo 6**

### **Valutazione del rischio**

1. La valutazione del rischio delle operazioni di bunkeraggio di GNL tramite unità rifornitrice nel porto di Ravenna dovrà essere condotta in conformità a quanto previsto negli Standard ISO 18683:2015 e ISO 20519:2017, ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 8 della Guida Tecnica dei Vigili del Fuoco.
2. I modelli impiegati per l'analisi di rischio devono essere riconosciuti e validati.
3. Lo scopo della valutazione del rischio delle operazioni di bunkeraggio di GNL tramite unità rifornitrice nel porto di Ravenna è quello di:
  - dimostrare che sono stati eliminati i rischi per le persone e per l'ambiente, se possibile, e che in caso di rischi residuali questi siano stati mitigati come necessario;
  - fornire indicazioni per la determinazione delle zone di sicurezza e di security attorno all'area in cui si effettuano le operazioni di bunkeraggio di GNL.
4. La valutazione del rischio deve dar atto di aver:
  - a) ottemperato a quanto richiesto dai punti 5.3.2, 5.3.4, 5.4.4, 5.4.5, 5.5.4 e 5.6 della ISO 20519 e successive modifiche, come richiamato nel paragrafo 5 della Guida Tecnica dei Vigili del Fuoco;
  - b) verificato la compatibilità delle operazioni di bunkeraggio tra la nave rifornitrice e quella rifornita mediante uno studio (*compatibility study*) che condividendo informazioni, piani e diagrammi delle rispettive navi, valuti e stabilisca il sussistere delle predette condizioni. Il suddetto studio e le correlate valutazioni devono essere documentati nell'attività di *risk assessment* così come previsto nel successivo punto c);
  - c) condotto una valutazione dei pericoli (HAZID) in accordo a quanto previsto all'annex B della ISO 20519 e successive modifiche.
5. Al fine di ottemperare a quanto sopra, il processo di valutazione del rischio dovrà prendere in considerazione, come minimo:
  - la preparazione dell'unità rifornitrice durante la navigazione, l'atterraggio in porto, l'avvicinamento e l'ormeggio a fianco della nave da rifornire;
  - la preparazione, la prova e la connessione degli equipaggiamenti;

- il trasferimento del GNL e la gestione del boil-off gas (BOG);
  - completamento delle operazioni di rifornimento e disconnessione degli equipaggiamenti;
  - la contestualità di operazioni (SIMOPS);
  - le condizioni meteomarine solitamente presenti o l'andamento meteoclimatico per la zona ed il periodo considerato.
6. La valutazione del rischio delle operazioni di bunkeraggio di GNL, tramite unità rifornitrice nel porto di Ravenna, deve essere effettuata da un soggetto con comprovata esperienza nell'attività di bunkeraggio GNL ed approvata da un R.O., a meno che tale soggetto non sia già un Organismo Riconosciuto, ogni qual volta una nave richieda di effettuare un'operazione di bunkeraggio.
  7. La valutazione del rischio di cui al precedente comma 2, unitamente alla valutazione di compatibilità della banchina di cui all'art. 9, comma 2, restano valide fino a quando non mutano le condizioni e le unità navali che ne hanno determinato le risultanze. La valutazione del rischio, quindi, deve essere effettuata nuovamente a cura del proponente soltanto nel caso in cui le suddette condizioni siano mutate.
  8. I risultati derivanti dalla valutazione del rischio, comprensivi anche della valutazione delle SIMOPS di cui al successivo art. 7, devono essere inviati all'Autorità marittima, che provvede al rilascio dell'autorizzazione per le operazioni di bunkeraggio ai sensi del successivo art. 9.
  9. La valutazione dei rischi deve permettere in maniera chiara l'individuazione delle zone pericolose, della zona di sicurezza e della zona di monitoraggio e *security*, come definite nel precedente articolo 2.
  10. La zona di sicurezza, determinata in base alle risultanze della valutazione dei rischi, non potrà in ogni caso avere un'estensione, sul lato del mare, inferiore ai 25 m dai sistemi di tubazioni e pompaggio di bunkeraggio di GNL e dai confini delle stazioni di bunkeraggio.
  11. La zona di monitoraggio e *security* dovrà essere definita in modo tale che nessun impatto meccanico imprevisto, anche derivante dall'eventuale traffico navale nell'area, influisca sulla nave, sull'impianto di bunkeraggio di GNL e sul sistema di trasferimento durante le operazioni di bunkeraggio stesse.

## **Articolo 7**

### **Individuazione operazioni simultanee ammesse (SIMOPS)**

1. Quando è proposto di condurre le operazioni di bunkeraggio di GNL in concomitanza con altre operazioni che potrebbero avere un impatto sulle operazioni medesime, è necessario che siano considerate nella valutazione del rischio di cui al precedente art. 7, ai sensi di quanto previsto nel paragrafo 9 della "Guida Tecnica dei Vigili del Fuoco", per dimostrare che il richiesto livello di sicurezza – ovvero il rischio – rientri nei limiti di accettabilità per tutti gli attori coinvolti. Tali operazioni prendono il nome di operazioni simultanee (SIMOPS).
2. Le operazioni simultanee devono essere conformi a quanto previsto nella documentazione operativa della nave alimentata a GNL, approvata dall'Amministrazione di bandiera così come richiesto dal Codice IGF.
3. La valutazione del rischio in caso di operazioni simultanee deve prendere in considerazione la concomitanza delle operazioni di bunkeraggio con le seguenti attività

(a titolo esemplificativo e non esaustivo):

- eventuali operazioni di zavorramento della nave;
  - imbarco e sbarco equipaggio/passeggeri;
  - imbarco di provviste;
  - impiego di prodotti chimici a bordo della nave da rifornire;
  - movimentazione di altri prodotti aventi un basso punto di infiammabilità;
  - rifornimento di olii lubrificanti e combustibili per la nave diversi dal GNL.
4. Qualora venga richiesto da parte delle unità coinvolte nelle operazioni di bunkeraggio la conduzione di operazioni simultanee differenti da quelle esemplificate al comma 3, è necessario che le stesse siano puntualmente oggetto di valutazione del rischio; le ulteriori e differenti operazioni simultanee possono essere condotte solo se il risultato dell'analisi è favorevole ed accettato da parte dell'R.O. che ha svolto o che deve approvare la valutazione del rischio.
5. Durante le operazioni di bunkeraggio di GNL a mezzo unità rifornitrice è sempre proibita la movimentazione di carichi sospesi sopra la Safety zone individuata attorno alla stazione di bunkeraggio della nave.

## **TITOLO III**

### **REQUISITI AMMINISTRATIVI ED AUTORIZZAZIONI**

#### **Articolo 8**

##### **Società autorizzate al rifornimento**

1. Le operazioni di rifornimento di GNL a mezzo unità rifornitrice nel porto di Ravenna sono riservate alle Imprese/Società in possesso di concessione rilasciata dalla Capitaneria di porto di Ravenna ai sensi dell'articolo 66 del Codice della Navigazione e dell'articolo 60 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione – parte marittima.

#### **Articolo 9**

##### **Autorizzazione amministrativa**

1. Per poter effettuare il rifornimento di GNL nel porto di Ravenna, dovrà essere presentata alla Capitaneria di porto di Ravenna l'istanza conforme all'allegato A al presente regolamento tramite PEC all'indirizzo [dm.ravenna@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ravenna@pec.mit.gov.it) anticipando via e-mail all'indirizzo [tecnica.cpravenna@mit.gov.it](mailto:tecnica.cpravenna@mit.gov.it) e inserendo una parallela richiesta anche sul portale PMIS (non a fini autorizzativi ma conoscitivi, allegando lo stampato per l'assolvimento dell'imposta di bollo – Allegato D), a cura del Comandante o dell'armatore dell'unità rifornitrice o a cura dell'agente raccomandatario operante in nome e per conto di questi.
2. L'istanza dovrà essere proposta, qualora comporti la produzione di una nuova valutazione del rischio, almeno 30 giorni prima della data in cui si intende effettuare l'operazione. A seguito della ricezione, la Capitaneria di porto di Ravenna, verificata la completezza dell'istanza, provvederà a convocare apposita riunione con i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale e del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Ravenna, per consentire la valutazione dell'area individuata dal proponente, sulla base del documento previsto all'articolo 6 (Valutazione del rischio).
3. Qualora, invece, venga richiesto lo svolgimento di un rifornimento che non richieda la produzione di una nuova valutazione del rischio, l'istanza dovrà essere proposta con un anticipo di almeno 72 ore rispetto alle previste operazioni di rifornimento e non sarà necessario svolgere la riunione di cui al precedente comma 2.
4. Al termine del procedimento sopra descritto l'Autorità Marittima potrà rilasciare, qualora ne ricorrano i presupposti, l'autorizzazione – conforme al modello in allegato B al presente regolamento – in regola con l'imposta di bollo, che a cura dell'agente/raccomandatario marittimo dovrà essere consegnata al Comandante dell'unità rifornitrice.
5. Copia dell'autorizzazione recante la firma per accettazione da parte del comandante dell'unità rifornitrice dovrà essere restituita, anche tramite posta elettronica, alla Capitaneria di porto di Ravenna, la quale provvederà ad estenderla (unitamente a Safety Plan e Gas Hazardous Zone), per debita conoscenza ed ai fini della pianificazione delle attività connesse a possibili situazioni di emergenza, al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Ravenna, ai Consulenti Chimici del porto, alla AUSL ed alla Autorità di Sistema Portuale, unitamente alle risultanze della valutazione dei rischi delle operazioni di bunkeraggio di GNL e delle operazioni simultanee.

6. Una copia dell'autorizzazione alle operazioni di rifornimento GNL è, altresì, inviata – sempre a cura della Capitaneria di porto di Ravenna – alla Prefettura – UTG, agli uffici delle locali Forze di Polizia ed all'Agenzia delle Dogane.
7. Ai fini del rispetto delle limitazioni del traffico navale, durante le operazioni di bunkeraggio, di cui al successivo articolo 15, l'autorizzazione deve essere valutata nell'ambito di una riunione tecnica a tale scopo dedicata, per la determinazione del servizio e dei movimenti navali in ambito portuale. Nell'ambito di detta commissione, l'Autorità marittima valuta, caso per caso, la previsione di utilizzo del servizio di rimorchio portuale per le fasi di ormeggio e/o disormeggio delle unità che manovrano nell'aree interessate dalle operazioni di bunkeraggio.

## **Articolo 10**

### **Nulla osta operativo e relative condizioni**

1. L'unità rifornitrice o quella rifornita devono far pervenire all'Autorità Marittima con almeno 48 ore di anticipo, tramite PEC all'indirizzo [dm.ravenna@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ravenna@pec.mit.gov.it) anticipando via e-mail all'indirizzo [tecnica.cpravenna@mit.gov.it](mailto:tecnica.cpravenna@mit.gov.it), le parti B e F della check list di cui all'Allegato C del presente Regolamento, debitamente firmate dalle persone incaricate per le operazioni di rifornimento (PIR) e dal responsabile dell'impianto portuale.
2. Qualora l'operazione di bunkeraggio sia prevista durante l'ormeggio in una banchina portuale, prima dell'ingresso in porto l'unità rifornitrice dovrà essere sottoposta ad una verifica da parte del Consulente Chimico di porto, finalizzata ad accertare:
  - a) la concentrazione di ossigeno negli spazi inter-barriera o delle stive in cui si trovano le cisterne del carico se inertizzate, che deve essere inferiore al 5%;
  - b) nel caso in cui le stive in cui si trovano le cisterne del carico non siano inertizzate, lo stato di gas free delle stesse.Ad esito della verifica, il certificato emesso dal Consulente Chimico di porto dovrà essere tempestivamente inviato agli indirizzi riportati nel precedente comma 1.
- c) Le operazioni di rifornimento, una volta ottenuta l'autorizzazione di cui al precedente art. 9, emessa la certificazione di cui al precedente comma 2 ed effettuata la comunicazione di cui al comma 1, devono essere precedute dal nulla osta rilasciato dalla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Ravenna su richiesta avanzata via radio sul Canale VHF 16 a cura del Comandante dell'unità rifornitrice, che dovrà comunicare:
  - a) nominativo dell'unità rifornitrice e relativo suo numero IMO;
  - b) nominativo dell'unità rifornita e relativo suo numero IMO;
  - c) autorizzazione della Capitaneria di porto (numero/data);
  - d) accosto in cui avverrà il rifornimento;
  - e) ora di inizio del rifornimento;
  - f) quantitativi in metri cubi di GNL che verrà trasferito sulla nave rifornita;
  - g) identificazione delle persone incaricate della responsabilità delle operazioni di rifornimento (PIR) e metodi per contattarle durante tutte le fasi;
  - h) identificazione del Comandante della nave e punti di contatto;
  - i) conferma dell'avvenuta sottoscrizione e condivisione delle parti A, B, C e D dell'Allegato C.

- d) Qualora vi fossero parti della *check list* non compilate o qualora si avessero casi di discordanza tra le parti su alcuni punti della stessa, le operazioni di rifornimento non possono iniziare. In questo caso il Comando dell'unità rifornitrice deve informare la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Ravenna via VHF Canale 16, la quale esprimerà il proprio ulteriore assenso all'inizio delle operazioni solo una volta che la lista di controllo sia stata perfezionata e le discordanze appianate.
- e) Qualora si presentassero situazioni atte potenzialmente a rendere difficile o ad impedire la manovrabilità dell'unità rifornitrice e/o della nave rifornita, o che possano costituire una minaccia o un rischio per la sicurezza della navigazione, per la sicurezza sui luoghi di lavoro, per la prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino o per la sicurezza marittima (intesa nel termine di *security*), le operazioni di rifornimento di GNL devono essere immediatamente sospese, informando prontamente la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Ravenna via VHF Canale 16.
- f) Durante tutte le fasi delle operazioni di bunkeraggio di GNL i responsabili (PIR) di entrambe le navi saranno costantemente in contatto attraverso i sistemi di comunicazione concordati.

## TITOLO IV

### RUOLI E RESPONSABILITÀ

#### Articolo 11

##### Persone incaricate della responsabilità durante le operazioni di rifornimento

1. Per l'esecuzione delle operazioni di bunkeraggio di GNL è necessario individuare le persone incaricate per le operazioni di rifornimento (P.I.R.) della unità rifornitrice e di quella rifornita.
2. Le persone incaricate della responsabilità delle operazioni di rifornimento (P.I.R.) si identificano con gli Ufficiali all'uopo incaricati dai rispettivi Comandi di bordo dell'unità rifornitrice e della nave da rifornire in possesso di adeguata certificazione, formazione ed addestramento correlati all'impiego del GNL, e per quanto di specifica competenza. Essi hanno la responsabilità di mantenere un contatto diretto e continuo con il Comandante ed il personale tecnico di bordo dell'unità rifornitrice e della nave da rifornire, garantendo che le operazioni di bunkeraggio si svolgano in assoluta sicurezza.
3. Le P.I.R. devono altresì:
  - a) organizzare la riunione preventiva alle fasi di rifornimento di GNL e documentare la pertinente verifica compilando la *check list* conforme all'Allegato C, ognuno per la parte di competenza;
  - b) attenersi a quanto concordato e riportato nel Joint Bunkering Plan (JBP);
  - c) assicurare le comunicazioni e lo scambio di informazioni via radio, con opportuno mezzo di *backup*;
  - d) coordinare le operazioni tra l'unità rifornitrice e la nave da rifornire;
  - e) stabilire, verificare e garantire che siano predisposte misure di sicurezza che includano la determinazione delle zone pericolose, della zona di sicurezza e delle aree di monitoraggio e security;
  - f) assicurarsi, prima di iniziare le operazioni di bunkeraggio e per quanto di rispettiva competenza, che l'unità rifornitrice sia debitamente ormeggiata a fianco della nave da rifornire, con distanziatori idonei in numero e caratteristiche, un numero di cavi adeguato anche per tipologia e debitamente tensionati;
  - g) controllare che il sistema di trasferimento del GNL sia in perfetto stato di manutenzione e che i sistemi di arresto di emergenza (ESD) siano stati correttamente connessi e provati, sia da parte dell'unità rifornitrice che della nave da rifornire;
  - h) controllare la corretta connessione/disconnessione dell'Emergency Shutdown Link (ESL), delle manichette di rifornimento del GNL, in fase liquida e gassosa, del sistema di inertizzazione e la corretta connessione dei sistemi ESD/ERS;
  - i) controllare lo stato delle manichette, delle tubolature, dei supporti di appoggio delle manichette e dei connettori;
  - j) monitorare le operazioni di trasferimento del GNL e della gestione del vapore;
  - k) assicurarsi che vi siano gli equipaggiamenti di protezione adeguati e rispondenti alle normative di settore per garantire la sicurezza delle operazioni di bunkeraggio di GNL;
  - l) coordinarsi per ordinare l'inizio delle operazioni di trasferimento del GNL;

- m) coordinarsi per determinare il rateo (o livello di pressione) di trasferimento del GNL;
- n) coordinarsi per ordinare l'arresto delle operazioni di trasferimento del GNL, quando necessario;
- o) attuare le rispettive procedure di emergenza, dando gli ordini adeguati al personale incaricato della disconnessione delle manichette, informando il Comandante dell'unità rifornitrice e della nave rifornita, oltre al rappresentante del concessionario dell'impianto portuale di ormeggio della nave da rifornire, attenendosi alle procedure previste nei rispettivi sistemi SMS;
- p) coordinarsi per ordinare il termine delle operazioni di trasferimento di GNL.

## **Articolo 12**

### **Compiti e qualifiche del personale marittimo coinvolto nelle operazioni di rifornimento di GNL**

1. Il personale destinato a seguire le operazioni di bunkeraggio di GNL (nave rifornite e unità rifornitrice), che dovrà essere in possesso della prevista formazione richiesta dalla Convenzione STCW come emendata, deve essere dedicato in via esclusiva e continuativa alla vigilanza sulle attività in parola. In particolare, il personale a tale scopo individuato deve dedicarsi esclusivamente alle operazioni di bunkeraggio di GNL non potendo seguire nessun'altra operazione che si svolga, a bordo della nave, simultaneamente a queste.
2. Le P.I.R. sono responsabili del controllo di tutte le connessioni sulle manichette a bordo dell'unità rifornitrice e della nave rifornita e che tutte le condizioni operative e le misure di sicurezza contemplate dall'autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di porto, comunicate dalla Sala Operativa e contenute nella documentazione e nella check list (allegato C) condivise prima dell'inizio delle operazioni di bunkeraggio di GNL siano in atto.

## **TITOLO V**

### **DISCIPLINA DELLE OPERAZIONI**

#### **Articolo 13**

##### **Fase preventiva delle operazioni di bunkeraggio di GNL**

1. La fase preventiva delle operazioni di bunkeraggio di GNL, che si avvia al termine delle operazioni di ormeggio dell'unità rifornitrice, ha inizio con la comunicazione tra l'unità rifornitrice stessa e la nave da rifornire e termina con la connessione fisica della linea di bunkeraggio dell'unità rifornitrice alla stazione di rifornimento della nave da rifornire.
2. Lo scopo della fase preventiva di bunkeraggio di GNL è quello di preparare, in sicurezza, le operazioni di collegamento tra il sistema di rifornimento dell'unità rifornitrice e quello di ricezione della nave da rifornire.
3. Durante la fase preventiva delle operazioni di bunkeraggio di GNL, a cura dei comandanti delle unità deve essere accertato che:
  - a) sia presente a bordo copia dell'autorizzazione al rifornimento di GNL, rilasciata dalla Capitaneria di porto di Ravenna;
  - b) sia stato ottenuto il Nulla Osta via radio dalla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Ravenna;
  - c) siano state condotte con esito soddisfacente verifiche e controlli, in armonia con il "*Joint Bunkering Plan*", sui sistemi di bunkeraggio e sui relativi dispositivi di sicurezza per garantire un trasferimento sicuro di GNL durante le fasi di bunkeraggio;
  - d) siano state condivise tra l'unità rifornitrice e la nave da rifornire le informazioni sul rateo di trasferimento del GNL, sulla gestione del boil-off gas (BOG) e sul limite di carica.
4. Durante le operazioni di bunkeraggio, le presenze nella zona di sicurezza (Safety zone) devono essere limitate al solo personale di bordo che deve indossare dispositivi di protezione individuale (DPI) idonei ed adeguati ai rischi specifici.

#### **Articolo 14**

##### **Condizioni per effettuare le operazioni di bunkeraggio di GNL**

1. Le operazioni di bunkeraggio di GNL possono essere effettuate nelle aree portuali di cui al precedente articolo 1.
2. I comandi di bordo delle unità coinvolte dalle operazioni avranno cura di monitorare costantemente le condizioni meteo-marine in atto e le previsioni per l'intera durata delle operazioni. Queste non possono iniziare o devono essere interrotte quando le condizioni meteorologiche o lo stato del mare superino, o si prevede che supereranno nell'arco temporale previsto per le operazioni, le condizioni limite previste nei corrispondenti studi di sicurezza (valutazione dei rischi) presentati a corredo della richiesta di autorizzazione.
3. A tale scopo dovranno essere impiegate le previsioni meteo fornite dal Servizio meteorologico dell'Aeronautica Militare Italiana ovvero da altro operatore certificato.
4. A prescindere dalle previsioni di cui al punto precedente, le operazioni di bunkeraggio di

GNL non possono essere effettuate se:

- a) si verificano scariche elettriche (fulminazioni);
- b) la visibilità rilevata dalla nave rifornita è inferiore a 0,5 miglia nautiche;
- c) l'unità rifornitrice, la nave da rifornire o i distanziatori presentino problemi di stabilità, galleggiabilità o di sovra immersione;
- d) l'unità rifornitrice o la nave da rifornire hanno in atto riparazioni, manutenzioni o verifiche ovvero siano destinatari di "condizioni di bandiera" riferite a qualsiasi Certificato Statutario che possano comportare l'impossibilità di utilizzo dei motori di propulsione e/o possano incidere sulla disponibilità dei sistemi di sicurezza e dei servizi essenziali delle navi.

## **Articolo 15**

### **Limitazioni del traffico navale durante le operazioni di bunkeraggio**

1. Ai fini dell'applicabilità del presente regolamento le operazioni di bunkeraggio di GNL da unità rifornitrice sono autorizzate previa possibile limitazione dei movimenti di navi – arrivi, partenze e spostamenti in banchina – negli specchi acquei portuali limitrofi al punto di ormeggio della nave da bunkerare, nel rispetto delle indicazioni fornite dalle valutazioni del rischio di cui ai precedenti articoli 6 e 7, nonché delle determinazioni di cui al precedente art. 9, comma 6.
2. In ogni caso, l'area in cui possono essere stabilite le limitazioni al traffico non deve essere inferiore alla dimensione del raggio della safety zone, come individuata dalla valutazione del rischio approvata ai sensi del precedente art. 6.
3. L'estensione della suddetta area deve essere definita mediante valutazione tecnica che terrà in considerazione quantomeno gli aspetti tecnico nautici basati su:
  - a. le specificità del porto e dell'area ove avvengono le operazioni di bunkeraggio GNL, con particolare riferimento alla larghezza del canale portuale, fondali dell'area, eventuali banchine limitrofe ed antistanti e necessità di utilizzo – a seconda della nave e della banchina – degli esistenti bacini di evoluzione;
  - b. le dimensioni della nave rifornitrice e rifornita e delle loro caratteristiche tecniche;
  - c. i fondali (underwater clearance);
  - d. il traffico portuale nella zona interessata;
  - e. le condizioni meteo-marine predominanti, che non possono superare i limiti definiti dalle procedure di bunkeraggio dell'unità rifornitrice e rifornita.
4. Nell'area individuata, sarà limitata la navigazione ad ogni unità navale, attraverso emanazione di apposita ordinanza da parte della Capitaneria di porto di Ravenna.
5. Laddove tali limitazioni comportino nei fatti l'interdizione della navigazione nel Canale Candiano, sarà necessario il preventivo nulla-osta rilasciato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Centro-Settentrionale, reso sulla base della verifica del traffico marittimo previsto per il periodo interessato. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Centro-Settentrionale, in caso di esito positivo, provvederà al contestuale avviso a tutti i terminalisti/operatori interessati.
6. Non soggiacciono alle previsioni del presente articolo le unità navali della Guardia Costiera, delle Forze di Polizia, dei Vigili del Fuoco e degli altri Enti dello Stato, nonché

dei Servizi Tecnico/Nautici in ragione dei rispettivi uffici.

7. Sarà cura del Comandante dell'unità rifornitrice la vigilanza del rispetto di tale limitazione del traffico nave.
8. È fatta salva la potestà della Capitaneria di porto di Ravenna, 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.

## **Articolo 16**

### **Cautele da adottarsi nelle zone di sicurezza**

1. Le zone di controllo devono essere preventivamente individuate in occasione delle operazioni di bunkeraggio di GNL, tenendo conto della comparazione e sovrapposizione delle risultanze della valutazione dei rischi condotta dall'unità rifornitrice, dalla nave rifornita e dal concessionario dell'impianto portuale in cui la nave da rifornire è ormeggiata.
2. Nella determinazione delle zone di controllo, come risultanti dalla valutazione dei rischi, dovrà farsi riferimento a quanto riportato nel precedente articolo 6.
3. Il confine della zona di sicurezza (safety zone), individuato in base ai criteri sopra citati e per quanto attiene alla proiezione a terra, deve essere chiaramente indicato a cura del personale dell'unità rifornitrice e/o dell'unità rifornita, così da permettere al personale di terra la delimitazione di queste aree.
4. Nelle zone pericolose e nella zona di sicurezza deve essere eliminata ogni possibile fonte di ignizione, e qualora sia necessario utilizzare dispositivi elettrici od elettronici questi devono rispondere a criteri di sicurezza intrinseca ATEX (classificazione minima 2G, classe di temperatura minima T1) o IECEx.
5. In particolare:
  - a) deve essere rispettato il divieto di fumare. Entrambe le navi devono assicurare il monitoraggio delle zone esterne tra le due navi, per garantire il divieto di accesso ai balconi e ai ponti esposti del lato impegnato nelle operazioni di rifornimento, per tutta l'estensione della safety zone, comunque non inferiore a 25 metri di raggio dalla stazione bunkeraggio centrata sul manifold;
  - b) non devono essere presenti fiamme libere né oggetti incandescenti;
  - c) non devono essere introdotti accendini, fiammiferi, sostanze reattive, sigarette elettroniche, telefoni, ecc.;
  - d) non deve essere effettuata alcuna attività concomitante, compresi lavori a caldo;
  - e) non deve essere manovrato/azionato alcun interruttore se non certificato ATEX, né connesso/disconnesso alcun circuito; qualora fossero presenti interruttori od apparati non ATEX questi devono essere de-energizzati;
  - f) se le apparecchiature elettriche ed elettroniche non sono rispondenti a criteri di sicurezza intrinseca ATEX o IECEx (nel caso ATEX: classificazione minima 2G, classe di temperatura minima T1), devono essere opportunamente disalimentate. Nel caso di apparecchi classificati ATEX o IECEx, dagli stessi non devono essere rimosse le batterie e non deve essere in atto alcun processo di ricarica degli stessi. Gli equipaggiamenti meccanici devono essere certificati Ex ai sensi della Direttiva ATEX

o IECEx; un inventario di questa tipologia di apparecchiature deve fare parte del piano di gestione delle operazioni di bunkeraggio del GNL. Per quanto concerne i dispositivi di radiocomunicazione a due vie da destinare alla squadra dei Vigili del fuoco, si fa espresso rimando alla Circolare Serie Generale n. 141/2018 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto del 10/05/2018 e successive modifiche e integrazioni.

6. Nella zona di sicurezza (safety zone), inoltre, a cura del Comando di bordo dell'unità rifornitrice e della nave da rifornire, nonché del concessionario dell'impianto portuale in cui la nave da rifornire è ormeggiata, si deve:
  - limitare l'accesso al solo personale autorizzato, strettamente necessario e funzionale alle operazioni di bunkeraggio, munito dei dispositivi di protezione individuale (DPI) in aderenza a quanto previsto dal successivo articolo 21;
  - verificare, ferme restando le previsioni di cui al quarto paragrafo del precedente articolo 15, che nessuna unità navale sia presente.
7. Nella zona di monitoraggio e *security* si deve assicurare che nessuna interferenza intenzionale esterna possa negativamente influire sulla sicurezza delle navi e delle operazioni di bunkeraggio di GNL.
8. I comandi di bordo dell'unità rifornitrice e della nave da rifornire devono adottare misure condivise per prevenire il passaggio di corrente elettrica tra le due navi ed assicurare che sia posizionata una singola flangia di isolamento nel sistema di trasferimento del GNL, che dovrà essere testata prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento. La flangia di isolamento dovrà essere permanentemente fissata nella manichetta dell'unità rifornitrice.
9. Nel caso in cui vengano impiegati cavi di messa a terra, che devono necessariamente essere protetti da un interruttore di sicurezza certificato, questi devono essere posizionati al di fuori delle zone pericolose e delle zone di sicurezza
10. Sia l'unità rifornitrice che la nave rifornita, durante le operazioni di bunkeraggio di GNL devono issare a riva la bandiera internazionale B (BRAVO) del Codice internazionale dei segnali del 1969, come emendato, o una luce rossa per il periodo notturno.

## **Articolo 17**

### **Prescrizioni di sicurezza durante le operazioni di bunkeraggio di GNL**

1. Gli impianti antincendio dell'unità rifornitrice e della nave rifornita devono essere efficienti costantemente pronti all'uso.
2. Su entrambe le navi, le squadre di sorveglianza e pronto intervento alla protezione rischio incendio devono essere pronte ad intervenire munite dei dispositivi di protezione individuale (DPI) idonei ed adeguati ai rischi corrispondenti.
3. Le comunicazioni tra tutte le parti coinvolte nel processo di rifornimento di GNL devono essere assicurate attraverso l'utilizzo di apparecchiature sicure ed affidabili, di cui deve essere garantita la ridondanza, comunque in accordo con quanto definito nel JBP.
4. Per assicurare che le comunicazioni siano sempre attive durante le operazioni di rifornimento di GNL, devono essere effettuate delle prove con adeguata frequenza. Qualora si verificassero dei problemi di funzionamento nei sistemi di comunicazione, tutte le operazioni di bunkeraggio di GNL devono essere sospese immediatamente e possono essere riprese solo al ripristino del funzionamento di tutti gli apparati di

comunicazione.

5. Completati i controlli di sicurezza, e sempre su richiesta o indicazione della nave da rifornire, può iniziare il rifornimento di GNL.
6. Per assicurare la tenuta delle connessioni deve essere effettuato un primo controllo con l'azoto e un ulteriore controllo deve essere eseguito dopo il passaggio al GNL in accordo a quanto previsto dalle procedure. In prossimità alle fasi finali di riempimento di un serbatoio, si procede alla graduale riduzione del rateo del bunkeraggio.
7. Durante tutte le operazioni di bunkeraggio di GNL, i PIR di entrambe le navi devono essere costantemente in contatto attraverso i sistemi di comunicazione concordati.
8. Una volta completate le operazioni di rifornimento, devono essere inviate all'Autorità marittima la parte E dell'allegato C, debitamente compilata e sottoscritta e la Bunker Delivery Note (BDN).

## **Articolo 18**

### **Linee e manichette contenenti GNL**

1. Per le operazioni di bunkeraggio di GNL è ammesso il solo utilizzo di manichette della nave rifornitrice che soddisfano i requisiti del codice IGC/IGF o quelli richiamanti al paragrafo 5.3 dell'ISO 20519 e che risultano in regola con i controlli annuali richiesti dal produttore della manichetta.

## **Articolo 19**

### **Emissioni in atmosfera**

1. Non sono ammesse emissioni in atmosfera di gas eccedenti i limiti normativamente previsti. Non rientrano nei divieti del presente articolo le emissioni necessarie per la gestione della sicurezza degli impianti in situazioni di emergenza.

## **Articolo 20**

### **Dispositivi di protezione individuale da impiegare durante le operazioni di bunkeraggio di GNL**

1. Durante le operazioni di bunkeraggio di GNL il personale presente ed operante nelle zone di sicurezza, deve indossare idonei ed adeguati dispositivi di protezione individuale (DPI), individuati e forniti dal datore di lavoro - ai sensi della pertinente normativa convenzionale e delle specifiche previsioni dell'Amministrazione di bandiera sulla sicurezza dei luoghi di lavoro – allo scopo di fornire protezione contro uno o più rischi che possono minacciarne la sicurezza o la salute durante il lavoro ed in particolare quelli per la protezione da contatto con elementi a bassissima temperatura o in caso di fuoriuscita accidentale di GNL.
2. I DPI impiegati dovranno essere conformi al Regolamento (UE) 2016/425 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 31 marzo 2016), oppure conformi alle specifiche previsioni normative in materia previste dall'Amministrazione di bandiera.
3. Ogni datore di lavoro individua i DPI, da fornire ai propri lavoratori, a seguito della

valutazione dei rischi identificando le caratteristiche necessarie degli stessi affinché questi siano adeguati ai rischi presenti nell'attività di bunkeraggio tenendo conto delle eventuali ulteriori fonti di rischio rappresentate dagli stessi DPI.

4. Nell'ipotesi di uso simultaneo di più DPI, questi devono essere tra loro compatibili e devono mantenere, anche durante l'uso simultaneo, la propria efficacia nei confronti dei rischi corrispondenti.

## **TITOLO VI**

### **PROCEDURE DI EMERGENZA E STAZIONAMENTO IN PORTO**

#### **Articolo 21**

##### **Procedure di emergenza**

1. In caso di incidenti o situazioni di emergenza durante le operazioni di rifornimento di GNL, ovvero durante lo stazionamento dell'unità rifornitrice – a prescindere dal fatto che sia impegnata in operazioni di bunkeraggio o meno – il responsabile delle operazioni di bunkeraggio deve contattare la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Ravenna, segnalando la natura dell'incidente e/o della situazione emergenziale verificatasi, alternativamente tramite:
  - VHF Canale 16;
  - numero di pubblica utilità 1530;
  - numero unico di emergenza 112.
2. Senza alcun ritardo, devono altresì essere attuate le procedure contenute nei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza (ISM) dell'unità rifornitrice, della nave rifornita nonché nel piano di emergenza in uso all'impianto portuale in cui risulta ormeggiata la nave rifornita.
3. Per fronteggiare le possibili situazioni di emergenza correlate alle operazioni di rifornimento di GNL, i piani di emergenza delle navi coinvolte e dell'impianto portuale devono prevedere misure di gestione e mitigazioni dei rischi, sistemi di allarme e risposte a situazioni emergenziali correlate alle operazioni di bunkeraggio di GNL. Nello specifico:
  - a) l'unità rifornitrice deve implementare procedure nel proprio sistema ISM prevedendo scenari associati alle operazioni di rifornimento di altra nave;
  - b) la nave rifornita deve implementare procedure nel proprio sistema ISM prevedendo scenari associati alle operazioni di rifornimento ed all'impiego del GNL;
  - c) l'unità rifornitrice deve approntare e tenere appennellati ad un massimo di un metro dalla superficie del mare, per tutta la durata delle operazioni di rifornimento, cavi idonei per il rimorchio in emergenza, sia a prora che a poppa;
  - d) l'impianto portuale deve prevedere misure di autoprotezione correlate alle operazioni di rifornimento di GNL, nonché specifiche procedure di evacuazione delle persone presenti in *terminal* in caso di evacuazione totale o parziale della nave bunkerata, in coordinamento con le procedure di bordo, e procedure di raccordo con quanto previsto nelle altre pianificazioni di emergenza del porto

#### **Articolo 22**

##### **Stazionamento in porto dell'unità rifornitrice**

1. Ad un'unità rifornitrice che chieda la possibilità di stazionare nel porto di Ravenna senza svolgere operazioni di bunkeraggio, verrà ordinariamente assegnato un punto di fonda nella rada del porto di Ravenna, secondo quanto previsto dalla pertinente Ordinanza.
2. Laddove fosse necessario ormeggiare l'unità rifornitrice in una banchina portuale, la

fattibilità dell'accosto verrà valutata all'esito di un tavolo tecnico convocato dall'Autorità Marittima con gli attori interessati, secondo le previsioni del vigente "Regolamento per la navigazione, la sosta, gli accosti e la precedenza negli stessi delle navi e dei galleggianti nel porto di Ravenna", in premessa citato.

Alla **CAPITANERIA DI PORTO DI RAVENNA**  
P.E.C. [dm.ravenna@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ravenna@pec.mit.gov.it)  
e-mail [tecnica.cpravenna@mit.gov.it](mailto:tecnica.cpravenna@mit.gov.it)

**RICHIESTA AUTORIZZAZIONE BUNKERAGGIO GNL A MEZZO NAVE**

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ in qualità di armatore/raccomandatario marittimo/Comandante della nave \_\_\_\_\_ IMO \_\_\_\_\_ T.S.L. \_\_\_\_\_ bandiera \_\_\_\_\_ prevista ormeggiare il \_\_\_\_\_ presso la banchina \_\_\_\_\_ del porto di Ravenna

**DICHIARA**

Consapevole delle previsioni del "Regolamento per il bunkeraggio ship to ship di GNL e Bio GNL alle navi certificate ai sensi del Codice IGF nel porto di Ravenna", approvato con Ordinanza n. 21/2026 in data 28.03.2026 - di essere intenzionato ad effettuare il bunkeraggio di \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup> di GNL/Bio GNL alla nave sopramenzionata, a mezzo unità navale rifornitrice alle ore \_\_\_\_\_ del giorno \_\_\_\_\_ con durata prevista dell'operazione pari a \_\_\_\_\_ ore.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_  
(luogo) (data)

**L'ARMATORE/RACCOMANDATARIO  
MARITTIMO/COMANDANTE DELLA NAVE**

\_\_\_\_\_

=====

**SPAZIO RISERVATO ALLA NAVE RIFORNITRICE**

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ in qualità di armatore/raccomandatario marittimo/Comandante della nave rifornitrice \_\_\_\_\_ IMO \_\_\_\_\_ T.S.L. \_\_\_\_\_ bandiera \_\_\_\_\_, vista la dichiarazione dell'armatore/raccomandatario marittimo/Comandante della nave \_\_\_\_\_

**CHIEDE**

di essere autorizzato ad effettuare il bunkeraggio di \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup> di GNL/Bio GNL alla sopraccitata nave presso la banchina \_\_\_\_\_ del porto di Ravenna, alle ore \_\_\_\_\_ del giorno \_\_\_\_\_ con durata prevista dell'operazione pari a \_\_\_\_\_ ore.

Dichiara inoltre:

- a) che in data \_\_\_\_\_ è stata inoltrata la valutazione del rischio all'Organismo Riconosciuto e che questi in data \_\_\_\_\_ ha espresso il proprio parere di consistenza (come da allegata evidenza documentale);
- b) che le operazioni simultanee sono state considerate nella valutazione del rischio richiesta dall'articolo 6 del Regolamento e che in data \_\_\_\_\_ l'Organismo Riconosciuto \_\_\_\_\_ ha espresso il proprio parere di consistenza (come da allegata evidenza documentale);

- c) che la nave rifornitrice utilizzata sarà una tra quelle autorizzate allo svolgimento del servizio di bunkeraggio di GNL/Bio GNL inserita nell'elenco fornito all'Autorità marittima e che la medesima è in regola con tutte le norme di sicurezza della navigazione, risultando inoltre conforme ai requisiti particolari di cui all'art. 4 del Regolamento;
- d) che nelle operazioni di rifornimento verranno impiegate solamente manichette che soddisfano i requisiti specificati nel predetto Regolamento;
- e) che il Comandante dell'unità rifornitrice provvederà ad acquisire via radio il nulla osta allo svolgimento delle operazioni da parte della Sala Operativa/Servizio VTS della Capitaneria di porto di Ravenna, comunicando i dati di cui all'art. 10 del citato Regolamento.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_  
(luogo)

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_  
(data)

**L'ARMATORE/RACCOMANDATARIO  
MARITTIMO/COMANDANTE DELLA NAVE**

\_\_\_\_\_

VISTO di presa visione del concessionario del terminal portuale della banchina di ormeggio della nave rifornita o dell'Autorità di sistema portuale per banchina di ormeggio pubblica

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_  
(luogo)

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_  
(data)

**FIRMA**

\_\_\_\_\_



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
CAPITANERIA DI PORTO DI RAVENNA**

**AUTORIZZAZIONE**

Il Comandante del Porto di Ravenna:

- VISTA** l'istanza in data avanzata dall'Armatore/Raccomandatario/Comandante della M/N \_\_\_\_\_ (unità navale rifornitrice) intesa ad ottenere l'autorizzazione all'effettuazione del bunkeraggio di GNL/Bio GNL alla M/N \_\_\_\_\_ (unità da rifornire), opportunamente integrata della prevista dichiarazione dell'armatore/raccomandatario marittimo/Comandante della nave da rifornire;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 21/2026 in data 28.03.2026 di approvazione del "*Regolamento per il bunkeraggio ship to ship di GNL e Bio GNL alle navi certificate ai sensi del Codice IGF nel porto di Ravenna*";
- VISTE** le risultanze della valutazione dei rischi delle operazioni di bunkeraggio di GNL/Bio GNL e delle operazioni simultanee ed i relativi pareri di consistenza emessi dall'Organismo Riconosciuto in data \_\_\_\_\_;

**AUTORIZZA**

Il Comandante della nave rifornitrice " \_\_\_\_\_ " IMO \_\_\_\_\_ T.S.L. \_\_\_\_\_ bandiera \_\_\_\_\_, ad effettuare il bunkeraggio di \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup> di GNL/Bio GNL alla nave \_\_\_\_\_ IMO \_\_\_\_\_ T.S.L. \_\_\_\_\_ bandiera \_\_\_\_\_ presso il terminal portuale/banchina/zona di rada \_\_\_\_\_ del porto di Ravenna, alle ore \_\_\_\_\_ del giorno \_\_\_\_\_ con durata prevista dell'operazione pari a \_\_\_\_\_ ore. Le operazioni di bunkeraggio di GNL/Bio GNL dovranno svolgersi nel rispetto delle condizioni previste dal Regolamento richiamato in premessa. Sono ammesse le operazioni simultanee come da risultanze del processo di valutazione dei rischi e nel rispetto delle condizioni da essa discendenti. La sottoscrizione della *check list*, di cui all'allegato C del Regolamento costituisce formale assenso tra le parti all'inizio delle operazioni di bunkeraggio di GNL/Bio GNL. L'inosservanza, anche parziale, delle suddette condizioni comporterà la decadenza della presente autorizzazione, fatte salve eventuali conseguenze in ordine a fatti illeciti. Il Comandante della nave rifornitrice, a seguito della notifica e con l'accettazione delle prescrizioni richiamate dalla presente autorizzazione, assume formale impegno di piena osservanza delle stesse ed accetta di manlevare, nei limiti dei propri poteri di rappresentanza, l'Autorità marittima da responsabilità di qualunque titolo per i danni che dovessero derivare, a persone e/o beni dei soggetti partecipanti o di terzi, in dipendenza dell'attività oggetto del presente provvedimento ed anche qualora il danno non derivi dall'inosservanza delle prescrizioni.

\_\_\_\_\_,  
(luogo)

\_\_\_\_\_,  
(data)

IL COMANDANTE DEL PORTO

Per notifica ed espressa accettazione

**IL COMANDANTE DELLA NAVE RIFORNITRICE**



## Capitaneria di porto di Ravenna

### GNL/Bio GNL BUNKERING CHECK LIST NAVE RIFORNITRICE – NAVE RIFORNITA LNG BUNKERING CHECK LIST SHIP TO SHIP<sup>1</sup>

#### Linee guida per completare la presente check list

La presenza delle lettere 'A', 'R' o 'P' nella colonna denominata 'Codice' indica:

✦ **A ('Agreement').**

Indica un accordo o una procedura che deve essere identificata nella colonna della checklist denominata 'Osservazioni' o comunicata in qualsiasi altra forma mutualmente accettabile.

✦ **R ('Re-check').**

Indica una voce che deve essere verificata nuovamente ad intervalli regolari, come concordato tra le parti, in periodi specificati nella dichiarazione.

✦ **P ('Permission')**

Indica che un permesso deve essere concesso dalle Autorità.

La dichiarazione congiunta non deve essere firmata sino a che entrambe le parti abbiano verificato e accettato le loro competenze e responsabilità. Una volta firmato, questo documento deve essere tenuto per almeno 1 anno a bordo dell'unità rifornita.

#### *Guideline for completing this checklist*

*The presence of the letters 'A', 'R' or 'P' in the column entitled 'Code' indicates the following:*

✦ **A ('Agreement').**

*This indicates an agreement or procedure that should be identified in the 'Remarks' column of the checklist or communicated in some other mutually acceptable form.*

✦ **R ('Re-check').**

*This indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.*

✦ **P ('Permission')**

*This indicates that permission is to be granted by authorities.*

*The joint declaration should not be signed until both parties have checked and accepted their assigned responsibilities and accountabilities. When duly signed, this document is to be kept at least one year on board of the LNG receiving vessel.*

<sup>1</sup> Libera traduzione della "Bunkering checklist Ship to Ship" vers. 3.7B sviluppata nel giugno 2019 dalla International Association of Ports and Harbors (IAPH). La versione originale è scaricabile sul sito <http://www.lngbunkering.org/lng/bunker-checklists>

## PARTE A: FASE DI PIANIFICAZIONE

## **Part A: Planning Stage Check list**

La seguente parte della check list deve essere compilata nel corso della fase di pianificazione del rifornimento. Questa check list rappresenta una linea guida per un preventivo scambio di informazioni necessario per la preparazione dell'operazione di rifornimento.

*This part of the check list should be completed in the planning stage of an LNG bunkering operation.*

*It is a recommended guideline for the, in advance, exchange of information necessary for the preparation of the actual operation.*

Data e orario pianificato:

*Planned date and time:* \_\_\_\_\_

Porto e ormeggio:

*Port and Berth:* \_\_\_\_\_

Nome unità rifornita:

*LNG receiving ship:* \_\_\_\_\_

Nome unità rifornitrice:

*LNG bunker vessel:* \_\_\_\_\_

	<b>Verificare Check</b>	<b>Unità rifornita Ship</b>	<b>Unità rifornitrice Bunker vessel</b>	<b>Codice Code</b>	<b>Osservazioni Remarks</b>
1	Le Autorità competenti hanno rilasciato l'autorizzazione alle operazioni di rifornimento di GNL nel luogo e all'orario indicato. <i>Competent authorities have granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.</i>			<b>P</b>	
2	Il terminal ha ricevuto e recepito copia dell'autorizzazione alle operazioni di rifornimento di GNL nel luogo e all'orario indicato. <i>The terminal has received copy of the permission for LNG transfer operations for the specific location and time.</i>			<b>P</b>	<i>The Terminal Information Sheet (PART F) has been hand over to the terminal</i>
3	Le prescrizioni delle Autorità competenti vengono osservate. <i>Competent authorities' requirements are being observed.</i>				
4	Tutto il personale coinvolto nell'operazione di rifornimento di GNL possiede apposita formazione ed è stato indottrinato sulle specifiche dotazioni e procedure di rifornimento di GNL. <i>All personnel involved in the LNG bunkering operation have the appropriate training and have been instructed on the particular LNG bunkering equipment and procedures.</i>				
5	Sono disponibili appositi "piani di rifornimento" e "manuali operativi" verificati dall'organismo di classe sia per l'unità rifornita che per l'unità rifornitrice. <i>The ship's and LNG bunker vessel's class verified bunker plan and operations manual are available.</i>				
6	L'unità rifornita e l'unità rifornitrice hanno concordato l'ormeggio ed il posizionamento dei parabordi. <i>The ship and LNG bunker vessel have agreed upon the mooring and fendering arrangement.</i>			<b>A</b>	

7	L'unità rifornitrice ha ottenuto le necessarie autorizzazioni per posizionarsi di fianco all'unità rifornita. <i>The LNG bunker vessel has obtained the necessary permissions to go alongside the LNG receiving ship.</i>				
8	L'area in cui avvengono le operazioni di rifornimento è sufficientemente illuminata. <i>The bunkering operation area are sufficiently illuminated.</i>			A	
9	Tutte le dotazioni necessarie al trasferimento del GNL ed al rilevamento dei gas sono certificate, sono in buone condizioni ed idonee al servizio svolto. <i>All LNG transfer and gas detection equipment is certified, in good condition and appropriate for the service intended.</i>			A	
10	Le procedure per le operazioni di rifornimento, raffreddamento e spurgo sono state concordate tra l'unità rifornita e l'unità rifornitrice. <i>The procedures for bunkering, cooling down and purging operations have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.</i>			A	
11	Il sistema e le modalità di isolamento elettrico sono state concordate tra l'unità rifornita e l'unità rifornitrice. <i>The system and method of electrical insulation have been agreed upon by ship and LNG bunker vessel.</i>			A	
12	Le aree ristrette sono state concordate ed individuate. <i>The restricted area has been agreed upon and designated.</i>			A	Restricted areas: _____
13	Le disposizioni in merito alle fonti di ignizione possono essere garantite. <i>Regulations with regards to ignition sources can be observed.</i>			A	
14	Tutta la strumentazione antincendio obbligatoria è subito pronta all'uso. <i>All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use.</i>				

Registrazione delle persone coinvolte nel corso della fase di pianificazione:  
*For registration of the, in the planning, involved representatives:*

<b>Unità rifornita (Ship)</b>	<b>Unità rifornitrice (Bunker vessel)</b>
Nome/Name	Nome/Name
Incarico/Rank	Incarico/Rank
Data/Date	Data/Date
Orario/Time	Orario/Time
Firma/Signature	Firma/Signature

## PARTE B: ATTIVITA' SIMULTANEE PIANIFICATE

### *Part B: Planned Simultaneous Activities*

Qualora applicabile, questa parte deve essere compilata prima dell'inizio effettivo delle operazioni di trasferimento del GNL.  
*If applicable this part should be completed before actual transfer operations start.*

Data e orario:

*Date and time:* \_\_\_\_\_

Porto e ormeggio:

*Port and Berth:* \_\_\_\_\_

Nome unità rifornita:

*LNG receiving ship:* \_\_\_\_\_

Nome unità rifornitrice:

*LNG bunker vessel:* \_\_\_\_\_

	<b>Verificare <i>Check</i></b>	<b>Unità rifornita <i>Ship</i></b>	<b>Unità rifornitrice <i>Bunker vessel</i></b>	<b>Codice <i>Code</i></b>	<b>Osservazioni <i>Remarks</i></b>
15	Le operazioni di rifornimento pianificate in cui si utilizzano altri combustibili e che sono simultanee a quelle di rifornimento di GNL sono in linea con la documentazione operativa approvata dell'unità. <i>Planned simultaneous bunker operations of other fuels during LNG bunkering are in accordance with ship's approved operational documentation.</i>				Se applicabile/ <i>If applicable</i>
16	Le operazioni di carico pianificate e che sono simultanee a quelle di rifornimento di GNL sono in linea con la documentazione operativa approvata dell'unità. <i>Planned simultaneous cargo operations during LNG bunkering are in accordance with the ship's approved operational documentation.</i>			<b>A</b>	Se applicabile/ <i>If applicable</i>
17	Le Autorità competenti hanno rilasciato l'autorizzazione alle simultanee operazioni di rifornimento e/o di carico durante le operazioni di rifornimento di GNL. <i>Competent authorities have granted permission for simultaneous bunker and/or cargo operations whilst LNG bunkering.</i>			<b>P</b>	Se applicabile/ <i>If applicable</i>
18	Procedure di sicurezza e misure di mitigazione per le attività simultanee, come indicato nella documentazione operativa approvata dell'unità, sono state concordate e vengono osservate da tutte le parti coinvolte. <i>Safety procedures and mitigation measures for simultaneous activities, as mentioned in the ship's approved operational documentation, are agreed upon and are being observed by all parties involved.</i>			<b>A R</b>	Se applicabile/ <i>If applicable</i>
19	Indicare le procedure simultanee che sono previste durante le operazioni di rifornimento GNL tra quelle indeterminate e consentite dalle analisi del rischio. Esempio: Passeggeri (incluse attività, tour e spostamenti in autobus);			<b>R</b>	Se applicabile/ <i>If applicable</i>

<p>           Persone (equipaggio, appaltatori e visitatori delle navi - SIRE, ispettori di bandiera / Stato di approdo, ecc.);            Movimento di passerelle e / o ponti aerei;            Esercitazioni di sicurezza, esercitazioni e abbassamento di imbarcazioni di salvataggio operazioni;            operazioni MES (sistema di evacuazione marittima);            operazioni di zavorramento della nave;            routine di manutenzione pianificate / non pianificate, inclusa la pulizia dello scafo, lavaggio con acqua e verniciatura;            collegamento e / o scollegamento di tubi a terra e cavi di alimentazione;            depositi, ricambi e consegna bagagli;            fanghi, scarichi e smaltimento dei rifiuti;            operazioni di trasferimento o consegna di acqua, carburante e olio;            subacquei che completano l'ispezione / pulizia dell'elica.            Tale lista è comunque da considerarsi non esaustiva.  <i>Indicate the simultaneous procedures that are envisaged during LNG refueling operations among those identified and allowed by the risk analysis. Example: Passenger (including activities, tours and bus movements); Persons (crew, contractors and visitors to the vessels - SIRE, Flag / Port State inspectors, etc.); Movement of gangways and/or air bridges; Safety Drills, Lifeboat drills &amp; lowering operations ; MES Operations (Marine Evacuation system); ship ballasting operation; Planned / unplanned maintenance routines, including hull cleaning, water washing and painting ; Connection and/or disconnection of shore-side hoses and power cables; Stores, spares and luggage deliveries; Sludge, slops and garbage disposal; Water, fuel and oil transfer or delivery operations; Divers completing propeller inspection / cleaning. However, this list is not to be considered exhaustive.</i> </p>				
---	--	--	--	--

Registrazione delle persone coinvolte nel corso della fase di pianificazione (PIR):

*For registration of the, in the planning, involved representatives (PIR):*

<b>Unità rifornita (Ship)</b>	<b>Unità rifornitrice (Bunker vessel)</b>
Nome/Name	Nome/Name
Incarico/Rank	Incarico/Rank
Data/Date	Data/Date
Orario/Time	Orario/Time
Firma/Signature	Firma/Signature

## PARTE C: CHECK LIST PRE RIFORNIMENTO

### *Part C: Pre Transfer Check list*

Questa parte deve essere compilata prima dell'inizio effettivo delle operazioni di trasferimento del GNL.  
*This part should be completed before actual transfer operations start.*

	<b>Verificare Check</b>	<b>Unità rifornita Ship</b>	<b>Unità rifornitrice Bunker vessel</b>	<b>Codice Code</b>	<b>Osservazioni Remarks</b>
21	La parte A della presente check list è stata utilizzata precedentemente e propedeuticamente alle effettive operazioni di rifornimento. <i>Part A of this check list has been used prior and preparatory of the actual operation.</i>				Se applicabile/ <i>If applicable</i>
22	Le condizioni meteorologiche e del mare rientrano nei limiti previsti. <i>Present weather and wave conditions are within the agreed limits.</i>			<b>A R</b>	
23	L'unità rifornita e l'unità rifornitrice sono ormeggiate in sicurezza. Le disposizioni in merito alle modalità di ormeggio sono osservate. Il posizionamento dei parabordi è sufficiente. <i>The ship and the LNG bunker vessel are securely moored. Regulations with regards to mooring arrangements are observed. Sufficient fendering is in place.</i>			<b>R</b>	
24	Esiste una via di accesso sicura tra l'unità rifornita e l'unità rifornitrice. <i>There is a safe means of access between the ship and the LNG bunker vessel.</i>			<b>R</b>	
25	Tutta la strumentazione antincendio obbligatoria è subito pronta all'uso. <i>All mandatory firefighting equipment is ready for immediate use</i>				
26	L'area in cui avvengono le operazioni di rifornimento è sufficientemente illuminata. <i>The bunker operation area is sufficiently illuminated.</i>			<b>A R</b>	
27	L'unità rifornita e l'unità rifornitrice sono in grado di muoversi autonomamente in una direzione sicura e non ostruita. <i>The ship and LNG bunker vessel are able to move under their own power in a safe and non-obstructed direction.</i>			<b>R</b>	
28	E' in atto una adeguata supervisione delle operazioni di rifornimento da parte di ufficiali responsabili, sia della unità rifornita sia della unità rifornitrice. <i>Adequate supervision of the bunker operation by responsible officers is in place, both on the ship and at the LNG bunker vessel.</i>				
29	Un efficace mezzo di comunicazione tra gli operatori responsabili e i supervisori a bordo dell'unità rifornita e dell'unità rifornitrice è stato stabilito e testato. La lingua di comunicazione è stata concordata. <i>An effective means of communication between the</i>			<b>A R</b>	VHF/UHF Ch.: ____ Lingua/language: _____

	<i>responsible operators and supervisors at the ship and LNG bunker vessel has been established and tested. The communication language has been agreed upon.</i>				Sistema principale/ <i>primary system:</i>  Sistema di backup/ <i>backup system:</i>
30	Il segnale di stop di emergenza e le procedure di arresto sono state concordate, testate, e illustrate a tutto il personale coinvolto. Le procedure e i piani di emergenza e i numeri dei contatti di emergenza sono conosciuti dalle persone incaricate. <i>The emergency stop signal and shutdown procedures have been agreed upon, tested, and explained to all personnel involved. Emergency procedures and plans and the contact numbers are known to the persons in charge.</i>			<b>A</b>	Segnale stop di emergenza/ <i>em.cy stop signal:</i>
31	La predeterminata area ristretta è stata stabilita. Apposita segnalazione è stata posta nei pressi di tale area. <i>The predetermined restricted area has been established. Appropriate signs mark this area.</i>			<b>A</b>	
32	L'area ristretta è libera da altre unità, persone non autorizzate, oggetti e fonti di ignizioni. <i>The restricted area is free of other ships, unauthorized persons, objects and ignition sources.</i>			<b>R</b>	
33	Procedure di sicurezza e misure di mitigazione per la prevenzione di caduta di oggetti sono state concordate e vengono osservate da tutte le parti coinvolte. <i>Safety procedures and mitigation measures for the prevention of falling objects are agreed upon and are being observed by all parties involved.</i>			<b>R</b>	
34	A bordo dell'unità rifornita è prevista una efficace guardia in plancia. <i>On the ship an effective deck watch is established.</i>				La guardia in plancia pone particolare attenzione agli ormeggi, ai parabordi ed alle attività simultanee in corso/ <i>The deck watch pays particular attention to moorings, fenders and simultaneous activities.</i>
35	A bordo sia dell'unità rifornita sia dell'unità rifornitrice è prevista una efficace guardia al rifornimento di GNL. <i>Both on the ship and LNG bunker vessel an effective LNG bunker watch is established.</i>				La guardia al rifornimento di GNL pone particolare attenzione alle manichette, ai manifold ed ai controlli del carburante/ <i>The LNG bunker watch pays particular attention to hoses, manifold, and bunker controls.</i>

36	Le porte esterne, gli oblò e gli ingressi della ventilazione degli alloggi sono chiusi sulla base delle disposizioni previste nel “manuale operativo”. <i>External doors, portholes and accommodation ventilation inlets are closed as per operations manual.</i>			<b>R</b>	Le porte esterne, gli oblò e gli ingressi della ventilazione degli alloggi non dovrebbero mai essere bloccate-chiuse a chiave/ <i>At no time they should be locked.</i>
37	La strumentazione per la rilevazione di gas è stata testata operativamente ed è risultata essere in un buono stato di funzionamento. <i>The gas detection equipment has been operationally tested and found to be in good working order.</i>				
38	La scheda “Material Safety Data Sheets” (MSDS) del GNL consegnato è disponibile. <i>Material Safety Data Sheets (MSDS) for the delivered LNG fuel are available.</i>			<b>A</b>	
39	Disposizioni in merito a fonti di ignizione sono osservate. <i>Regulations with regards to ignition sources are observed.</i>			<b>R</b>	
40	Idonei, sufficienti ed adeguati indumenti di protezione e dotazioni sono subito pronti all’uso. <i>Appropriate and sufficient suitable protective clothing and equipment is ready for immediate use.</i>				
41	Il personale coinvolto nella connessione e disconnessione delle manichette del carburante ed il personale nelle dirette vicinanze di tali operazioni utilizza sufficienti ed adeguati indumenti di protezione e dotazioni. <i>Personnel involved in the connection and disconnection of the bunker hoses and personnel in the direct vicinity of these operations make use of sufficient and appropriate protective clothing and equipment.</i>				
42	Un [alimentato] raccordo a sgancio rapido di emergenza ([P]ERC) è installato ed è subito pronto all’uso. <i>A [powered] emergency release coupling ([P]ERC) is installed and is ready for immediate use</i>				Se applicabile/ <i>If applicable</i>
43	L’impianto di acqua spruzzata è stato testato ed è subito pronto all’uso. <i>The water spray system has been tested and is ready for immediate use.</i>				Se applicabile/ <i>If applicable</i>
44	Sistemazioni di contenimento di perdite sono di appropriato materiale e volume, in posizione, e vuoti. <i>Spill containment arrangements are of an appropriate material and volume, in position, and empty.</i>				
45	Sono presenti protezioni dello scafo e del ponte contro le basse temperature. <i>The hull and deck protection against low temperature is in place.</i>				Se applicabile/ <i>If applicable</i>
46	Le pompe di spinta del combustibile e i compressori sono in un buono stato di funzionamento. <i>Bunker pumps and compressors are in good</i>			<b>A</b>	Se applicabile/ <i>If applicable</i>

	<i>working order.</i>				
47	Tutte le valvole di controllo sono ben tenute ed in un buono stato di funzionamento. <i>All control valves are well maintained and in good working order.</i>				
48	I manometri dell'impianto di rifornimento, gli allarmi di alto livello e di alta pressione sono operativi, correttamente impostati ed in un buono stato di funzionamento. <i>Bunker system gauges, high level alarms and high-pressure alarms are operational, correctly set and in good working order.</i>				
49	Le cisterne del combustibile dell'unità sono sempre protette contro il rifornimento eccessivo, il contenuto della cisterna è costantemente monitorato e gli allarmi sono correttamente impostati. <i>The ship's bunker tanks are protected against inadvertent overfilling at all times, tank content is constantly monitored and alarms are correctly set.</i>			<b>R</b>	Intervalli non superiori a / <i>intervals not exceeding:</i>  _____ minutes
50	Tutte le apparecchiature di sicurezza e controllo sugli impianti del GNL sono controllati, testati e sono in un buono stato di funzionamento. <i>All safety and control devices on the LNG installations are checked, tested and found to be in good working order.</i>				
51	L'equipaggiamento per il controllo della pressione e dell'evaporazione o re-liquefazione è operativo e in buono stato di funzionamento. <i>Pressure control equipment and boil off or re-liquefaction equipment is operational and in good working order.</i>				
52	Le connessioni del vapore sono adeguatamente collegate e sostenute. <i>The vapour connections are properly connected and supported.</i>				Se applicabile/ <i>If applicable</i>
53	A bordo sia dell'unità rifornita sia dell'unità rifornitrice, gli arresti di emergenza (Em.cy ShutDown, ESD), le valvole automatiche e strumentazioni simili sono stati testati, sono stati trovati in buono stato di funzionamento e sono pronti all'uso. Entrambi i sistemi ESD sono collegati. I ratei di chiusura dei sistemi ESD sono stati condivisi. <i>Both on the ship and at the LNG bunker vessel the ESDs, automatic valves or similar devices have been tested, have found to be in good working order, and are ready for use.</i> <i>The both ESD systems are linked</i> <i>The closing rates of the ESDs have been exchanged.</i>			<b>A</b>	ESD unità rifornita/ <i>ESD ship:</i>  _____  ESD unità rifornitrice/ <i>ESD LNG bunker vessel:</i>  _____
54	L'assetto iniziale per il rifornimento è stato controllato. Le connessioni non utilizzate sono chiuse, rimosse e imbullonate. <i>Initial LNG bunker line up has been checked. Unused connections are closed, blanked and fully bolted.</i>				

55	<p>Le manichette di rifornimento del GNL, le condotte fisse e i collettori sono in buone condizioni, adeguatamente allestite, sostenute, connesse, testate per l'assenza di colaggi e certificate per il trasferimento di GNL.</p> <p><i>LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged, supported, properly connected, leak tested and certified for the LNG transfer.</i></p>				
56	<p>La connessione di rifornimento di GNL tra l'unità rifornita e l'unità rifornitrice è provvista di raccordo a secco per la movimentazione di liquidi senza fuoriuscita accidentale.</p> <p><i>The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker vessel is provided with dry disconnection couplings.</i></p>				
57	<p>La connessione di rifornimento di GNL tra l'unità rifornita e l'unità rifornitrice possiede adeguate misure di isolamento elettrico.</p> <p><i>The LNG bunker connection between the ship and the LNG bunker vessel has adequate electrical insulating means in place.</i></p>				
58	<p>I raccordi a secco per la movimentazione di liquidi senza fuoriuscita accidentale nelle connessioni di rifornimento di GNL sono presenti, sono stati ispezionati visivamente per il loro funzionamento e sono stati trovati in buono stato di funzionamento.</p> <p><i>Dry breakaway couplings in the LNG bunker connections are in place, have been visually inspected for functioning and found to be in a good working order.</i></p>			A	
59	<p>Il piano antincendio di emergenza dell'unità è posizionato all'esterno.</p> <p><i>The ship's emergency fire control plans are located externally.</i></p>				Località/location: _____
60	<p>E' presente una "connessione internazionale alla banchina".</p> <p><i>An International Shore Connection has been provided.</i></p>				
61	<p>La documentazione richiesta nell'autorizzazione (<i>check-list</i>, certificato di tipo approvato delle manichette e risultato degli ultimi controlli annuali delle stesse, copia dell'autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di porto firmata da tutti i comandanti delle unità, dai PIR e dal responsabile dell'impianto portuale) è stata inviata alla Capitaneria di porto.</p> <p><i>The documentation required in the authorization (check-list, approved type certificate of the hoses and the result of the last annual checks of the same, copy of the authorization issued by the Port Authority signed by all the commanders of the units, by the PIRs and by the manager of the port facility) was sent to the Port Authority.</i></p>				

	Nota/ <i>Remark</i> : <b>Le operazioni potranno iniziare solo dopo aver ricevuto il previsto nullaosta da parte della Capitaneria di porto.</b> <b><i>Operations can begin only after receiving the required clearance from the Harbor Master's Office.</i></b>				
62	E' stato notificato al terminal l'inizio delle operazioni di rifornimento di GNL come previsto dalle disposizioni locali. <i>Competent authorities have been notified of the start of LNG bunker operations as per local regulations.</i>				Orario notificato/ <i>time notified</i> : _____ hrs
63	E' stato notificato al terminal l'inizio delle operazioni di rifornimento di GNL come previsto dalle disposizioni del terminal. <i>The terminal has been notified of the start of LNG bunker operations as per terminal regulations.</i>				Orario notificato/ <i>time notified</i> : _____ hrs

Registrazione delle persone coinvolte nel corso della fase di pianificazione (PIR):  
*For registration of the, in the planning, involved representatives (PIR):*

<b>Unità rifornita (<i>Ship</i>)</b>	<b>Unità rifornitrice (<i>Bunker vessel</i>)</b>
Nome/ <i>Name</i>	Nome/ <i>Name</i>
Incarico/ <i>Rank</i>	Incarico/ <i>Rank</i>
Data/ <i>Date</i>	Data/ <i>Date</i>
Orario/ <i>Time</i>	Orario/ <i>Time</i>
Firma/ <i>Signature</i>	Firma/ <i>Signature</i>

## PARTE D: INFORMAZIONI SUL RIFORNIMENTO GNL E OPERAZIONI SIMULTANEE

### Part D: LNG transfer data and simultaneous operations

Questa parte deve essere compilata prima dell'inizio effettivo delle operazioni di trasferimento del GNL.  
*This part should be completed before actual transfer operations start.*

#### Temperature e pressioni di partenza concordate:

*Agreed starting temperatures and pressures:*

Indicare la Physical Quantity Unit (PQU):

*Note the agreed Physical Quantity Unit*

m<sup>3</sup>

Tonnes

\_\_\_\_\_

*(PQU):*

	Unità rifornita <i>Ship</i>		Unità rifornitrice <i>Bunker vessel</i>		
Cisterna GNL: temperatura di partenza <i>LNG tank: start temperature</i>					°C / °F *
Cisterna GNL: pressione di partenza <i>LNG tank: start pressure</i>					bar / psi * (rel)
Cisterna GNL: capacità (rimanente) disponibile <i>LNG tank: available (rest) capacity</i>					PQU

\* cancellare la voce non pertinente/delete as appropriate

#### Operazioni di rifornimento concordate:

*Agreed bunker operations:*

	Cisterna n. __ <i>Tank __</i>	Cisterna n. __ <i>Tank __</i>	Cisterna n. __ <i>Tank __</i>	
Quantità concordata da trasferire <i>Agreed quantity to be transferred</i>				PQU
Pressione di partenza al collettore <i>Starting pressure at the manifold</i>				bar / psi * (rel)
Rateo di partenza <i>Starting rate</i>				PQU per hour
Massimo rateo di trasferimento <i>Max transfer rate</i>				PQU per hour
Rateo di rabbocco <i>Topping up rate</i>				PQU per hour
Massima pressione al collettore <i>Max pressure at manifold</i>				bar / psi * (rel)

\* cancellare la voce non pertinente/delete as appropriate

**Massimi e minimi concordati:***Agreed maximums and minimums:*

	<b>Massimo Maximum</b>	<b>Minimo Minimum</b>	
Pressione durante il rifornimento <i>Pressure during bunkering</i>			bar / psi * (rel)
Pressione nelle cisterne del GNL <i>Pressure in the LNG bunker tanks</i>			bar / psi * (rel)
Temperature del GNL <i>Temperatures of the LNG</i>			°C / °F *
Limiti di riempimento delle cisterne del GNL <i>Filling limit of the LNG bunker tanks</i>			%

\* cancellare la voce non pertinente/delete as appropriate

**Rifornimenti GNL / operazioni di rifornimento di Bunker Oil simultanee concordate:***Agreed simultaneous LNG bunkering / Oil bunker operations:*

(Una checklist separate dovrebbe essere completata in caso di attività di rifornimento olio)

*(note that for oil bunker operations a separate bunker checklist should be completed)*

<b>Attività di rifornimento Bunker Oil Oil bunker activity</b>	<b>Unità rifornita Ship</b>	<b>Unità rifornitrice Bunker vessel</b>	<b>Terminal</b>

**Rifornimenti GNL / operazioni del carico simultanee concordate:***Agreed simultaneous LNG bunkering / Cargo operations:*

<b>Attività del carico Cargo activity</b>	<b>Unità rifornita Ship</b>	<b>Unità rifornitrice Bunker vessel</b>	<b>Terminal</b>

**Restrizioni nel rifornimento di GNL / operazioni del carico:***Restrictions in LNG bunkering / Cargo operations:*

<b>Attività ristretta</b> <i>Restricted activity</i>	<b>Unità rifornita</b> <i>Ship</i>	<b>Unità rifornitrice</b> <i>Bunker vessel</i>	<b>Terminal</b>

**DICHIARAZIONE*****Declaration***

Noi sottoscritti abbiamo verificato quanto previsto nella Parti B, C e D in conformità alle istruzioni e ci siamo assicurati che quanto abbiamo inserito nella check list sia corretto.

Abbiamo inoltre preso accordi di ripetere le verifiche qualora necessario e concordato che le voci delle *check-list* aventi codice "R" devono essere verificate nuovamente ad intervalli non superiori alle \_\_\_\_\_ ore.

Qualora, a nostra conoscenza, la condizione di alcune voci cambi, informeremo immediatamente l'altra parte.

*We, the undersigned, have checked the above items in Parts B, C and D in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.*

*We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the checklist should be re-checked at intervals not exceeding \_\_\_\_\_ hours.*

*If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.*

<b>Unità rifornita (Ship)</b>	<b>Unità rifornitrice (Bunker vessel)</b>
Nome/Name	Nome/Name
Incarico/Rank	Incarico/Rank
Data/Date	Data/Date
Orario/Time	Orario/Time
Firma/Signature	Firma/Signature

<b>Archivio delle verifiche ripetute / Record of repetitive checks</b>								
Data/Date								
Orario/Time								
Iniziali per unità rifornita/ <i>Initial for ship</i>								
Iniziali per unità rifornitrice/ <i>Initial for bunker vessel</i>								

## PARTE E: CHECK LIST DOPO IL RIFORNIMENTO

### *Part E: After LNG Transfer Check list*

Questa parte deve essere compilata dopo che le operazioni di trasferimento del GNL sono state completate.  
*This part should be completed after transfer operations have been completed.*

	<b>Verificare Check</b>	<b>Unità rifornita Ship</b>	<b>Unità rifornitrice Bunker vessel</b>	<b>Codice Code</b>	<b>Osservazioni Remarks</b>
64	Le manichette di rifornimento del GNL, le condotte fisse e i collettori sono stati spurgati e sono pronti per la disconnessione. <i>LNG bunker hoses, fixed pipelines and manifolds have been purged and are ready for disconnection.</i>			A	
65	Le valvole controllate da remoto e manualmente sono chiuse e pronte per la disconnessione. <i>Remote and manually controlled valves are closed and ready for disconnection.</i>			A	
66	Dopo la disconnessione, l'area ristretta è stata disattivata. La segnaletica è stata rimossa. <i>After disconnection the restricted area has been deactivated. Appropriate signs have been removed.</i>			A	
67	E' stato notificato alle Autorità competenti che le operazioni di rifornimento di GNL sono state completate ed è stato richiesto di informare le altre unità nelle vicinanze. <i>Competent authorities have been notified that LNG bunker operations have been completed and have been requested to inform other vessels in the vicinity.</i>				Orario notificato/ <i>time notified:</i>  _____ hrs
68	E' stato notificato al terminal che le operazioni di rifornimento di GNL sono state completate. <i>The terminal has been notified that LNG bunker operations have been completed.</i>				Orario notificato/ <i>time notified:</i>  _____ hrs
69	"Quasi incidenti" sono stati riportati alle Autorità competenti. <i>Near misses and incidents have been reported to competent authorities.</i>				Report n.:  _____

### **DICHIARAZIONE / Declaration**

Noi sottoscritti abbiamo verificato quanto previsto nella Parte E in conformità alle istruzioni e ci siamo assicurati che quanto abbiamo inserito nella checklist sia corretto.

*We, the undersigned, have checked the above items in Part E in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct.*

<b>Unità rifornita (Ship)</b>	<b>Unità rifornitrice (Bunker vessel)</b>
Nome/Name	Nome/Name
Incarico/Rank	Incarico/Rank
Data/Date	Data/Date
Orario/Time	Orario/Time
Firma/Signature	Firma/Signature

## PARTE F: SCHEDA INFORMATIVA PER IL TERMINAL

### *Part F: Terminal Information Sheet*

La seguente parte della checklist deve essere condivisa con il terminal contemporaneamente alla sottoscrizione delle parte A della presente check list.

*This part of the checklist should be hand over to the terminal during the planning state as per PART A of this LNG bunker checklist..*

Data e orario pianificato del bunkeraggio di GNL:

*Planned date and time LNG bunkering:*

---

Terminal:

---

Porto e ormeggio:

*Port and Berth:*

---

Nome unità rifornita:

*LNG receiving ship:*

---

Dettagli della Persona Incaricata della Responsabilità (PIR) delle operazioni di rifornimento dell'unità rifornita

*Contact details Person in Charge:*

---

Nome unità rifornitrice:

*LNG bunker vessel:*

---

Dettagli della Persona Incaricata della Responsabilità (PIR) delle operazioni di rifornimento dell'unità rifornitrice

*Contact details Person in Charge LNG bunker vessel:*

---

- Le Autorità competenti hanno rilasciato l'autorizzazione alle operazioni di rifornimento di GNL nel luogo e all'orario indicato / *Competent authorities have granted permission for LNG transfer operations for the specific location and time.*
- Il terminal sarà informato dell'inizio e del termine delle operazioni di rifornimento di GNL / *The Terminal will be notified of the start and completion time of LNG bunkering operations.*
- Il rifornimento di GNL non interferirà con l'ormeggio al terminal dell'unità rifornita / *The ship to ship LNG bunkering will not affect the mooring or fendering of the primary ship moored at the terminal.*
- Le aree ristrette a bordo dell'unità rifornita sono opportunamente individuate e segnalate. Persone non autorizzate, oggetti e fonti di ignizione non sono ammesse all'interno delle aree ristrette / *The restricted areas on board of the ships are marked and appropriated signed. Unauthorized persons, objects and ignition sources are not allowed within the restricted areas.*
- Le operazioni simultanee tra il rifornimento GNL e le operazioni del carico saranno previste in conformità con quanto stabilito nella apposita e verificata documentazione operativa della nave / *Planned simultaneous cargo operations during LNG bunkering will be in accordance with the ship's approved / verified operational documentation.*
- Per quanto concerne la mitigazione dei rischi delle operazioni sottoelencate durante il rifornimento di GNL, il terminal dovrà attenersi a quanto previsto nella apposita e verificata documentazione operativa della nave / *The terminal should comply with the requirements as per the ship's approved / verified operational documentation for risk mitigation during LNG bunkering as seen below.*

- Nel corso della normale attività del terminal devono essere previste procedure di sicurezza e misure di mitigazione per la prevenzione di caduta di oggetti e per ogni altra situazione che possa avere un impatto sulle operazioni di bunkeraggio di GNL / *Within terminal activities precautions should be made to prevent falling objects and any other situations that have an impact on the LNG bunkering.*
- Le unità interessate nel bunkeraggio di GNL sono provviste di una “connessione internazionale alla banchina” / *The ships engaged in the LNG-bunkering are provided with an International Shore Connection.*

Le zone controllate, le operazioni simultanee e le restrizioni alle operazioni stabilite sono le seguenti:  
*The established agreed control zones, simultaneous operations and restrictions are the following:*

Le seguenti informazioni devono essere coerenti, in particolare, con quanto stabilito dall’articolo 8 del Regolamento e con quanto già previsto nelle parti A e B della presente checklist.

*In particular, the following information must be coherent with what has been established in article 8 of the present Regulation and what has been stated in parts A and B of the present checklist.*

**ZONE CONTROLLATE / AGREED CONTROL ZONES:**

	<b>Unità rifornita <i>LNG receiving ship</i></b>	<b>Terminal</b>
Zone pericolose: <i>Hazardous zones:</i>		
Zone di sicurezza: <i>Safety zones:</i>		
Zone di security e monitoraggio: <i>Monitoring and Security areas:</i>		
Zone interdette alla navigazione: <i>Marine Exclusion zone:</i>		
Disegno delle zone allegato: <i>Drawing of zones attached:</i>		

**SIMOPS RIFORNIMENTO GNL – ALTRI OLII O COMBUSTIBILI /  
*AGREED SIMULTANEOUS LNG BUNKER - OIL BUNKER OPERATIONS:***

<b>Unità rifornita <i>LNG receiving ship</i></b>	
<b>Terminal</b>	

**SIMOPS RIFORNIMENTO GNL – OPERAZIONI DEL CARICO /**  
**AGREED SIMULTANEOUS LNG BUNKER – CARGO OPERATIONS:**

<b>Unità rifornita</b> <i>LNG receiving ship</i>	
<b>Terminal</b>	

**LIMITAZIONI RIFORNIMENTO GNL – OPERAZIONI DEL CARICO /**  
**RESTRICTIONS IN LNG BUNKER – CARGO OPERATIONS:**

<b>Limitazioni per unità rifornita</b> <i>Restricted activities for LNG receiving ship</i>	
<b>Limitazioni per Terminal</b> <i>Restricted activities for Terminal</i>	

<b>Unità rifornita (Ship)</b>	<b>Terminal</b>
Nome/ <i>Name</i>	Nome/ <i>Name</i>
Incarico/ <i>Rank</i>	Incarico/ <i>Rank</i>
Data/ <i>Date</i>	Data/ <i>Date</i>
Orario/ <i>Time</i>	Orario/ <i>Time</i>
Firma/ <i>Signature</i>	Firma/ <i>Signature</i>

**MODULO DI ATTESTAZIONE DI ASSOLVIMENTO DELL'IMPOSTA DI BOLLO**

Il Sottoscritto,

Cognome	Nome	cod.fiscale
Nato a	Prov.	Nato a
Residente in	Prov.	Residente in
Via	n.	
Tel.	Fax	Cell.
Indirizzo PEC		
<b>IN QUALITÀ DI:</b>		
<input type="checkbox"/> Legale Rappresentante		
<input type="checkbox"/> Procuratore speciale		
<input type="checkbox"/> Raccomandatario marittimo		
<b>DELLA SOCIETÀ:</b>		

Ai sensi degli articoli 46 e 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, consapevole delle sanzioni penali previste dall'articolo 76 del medesimo D.P.R. n. 445/2000, per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci ivi indicate,

**DICHIARA**

che gli obblighi relativi al pagamento dell'imposta di bollo, ex art.3 D.P.R. n.642/72 e s.m.i. sono stati assolti con le seguenti marche da bollo:

Marca da bollo per istanza DA ANNULLARE SUL MARGINE	Marca da bollo per autorizzazione DA ANNULLARE SUL MARGINE
---	--

Valore marche da bollo cad. pari ad € \_\_\_\_\_,00 x N. \_\_\_\_\_ = \_\_\_\_\_,00 ( \_\_\_\_\_/00)

1. Numero identificativo \_\_\_\_\_ data \_\_\_\_\_, per l'istanza;
2. Numero identificativo \_\_\_\_\_ data \_\_\_\_\_, per l'autorizzazione<sup>1</sup>;

vengono utilizzate esclusivamente per l'istanza ed il rilascio del provvedimento autorizzativo per l'uso di miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica e sicurezza nelle operazioni di ossitaglio, cui si riferisce.

**DICHIARA INOLTRE**

- di impegnarsi a conservarne l'originale contestualmente alla predetta istanza a cui esclusivamente afferisce per eventuali controlli da parte dell'Amministrazione;
- di essere consapevole che è nella piena, esclusiva e diretta responsabilità del richiedente l'obbligo di utilizzare una marca da bollo per ogni singola istanza e, pertanto, non è possibile utilizzare più volte gli stessi dati identificativi della marca da bollo per istanze diverse, nonché di poter essere oggetto di apposito controllo al riguardo.

OVVERO, ALTERNATIVAMENTE E QUALORA UTILIZZABILE, BARRARE E COMPILARE LA VOCE D'INTERESSE

( ) indica di seguito gli estremi dell'assolvimento a mezzo Marca da Bollo Digitale, di cui al servizio @e.bollo o similare che consente ai cittadini e alle imprese di acquistare la marca da bollo digitale, un documento informatico che associa l'Identificativo Univoco Bollo Digitale (IUBD) all'impronta del documento (hash) da assoggettare ad imposta.:

\_\_\_ ( ) tramite versamento eseguito con il modello F23 con codice tributo: 456T, di cui si allega la copia scannerizzata conforme all'originale ex DPR 445/2000 della quietanza del modello di pagamento.

( ) Pagamento diretto all'Agenzia delle Entrate, nel caso di possesso di una specifica autorizzazione ottenuta dalla stessa Agenzia per assolvere l'imposta di bollo in modo virtuale, ex art.15 del D.P.R. n.642/1972. In questo caso, sugli atti e documenti da presentare, dovrà essere riportato il modo di pagamento e gli estremi dell'autorizzazione: "Imposta di bollo assolta in modo virtuale su autorizzazione n. \_\_\_\_\_, rilasciata da \_\_\_\_\_, il \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_";

( ) Pagamento tramite il Nodo dei pagamenti - SPC (pagoPA), messo a punto dall'Agenzia per l'Italia digitale. Pagamento on line del bollo digitale, effettuato collegandosi ai siti web dell'Amministrazione di riferimento. Tale pagamento online, avviene direttamente dal cittadino se dispone delle credenziali di accesso ai servizi telematici PA, oppure, attraverso il nuovo servizio @e.bollo, offerto dai c.d. prestatori di servizi di pagamento, ossia, intermediari autorizzati dall'Agenzia delle entrate come banche e uffici postali: \_\_\_\_\_

(Luogo e data) \_\_\_\_\_

Firma del DICHIARANTE

\_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Bollo apposto e annullato sull'originale dell'istanza. In questo caso l'imposta di bollo verrà assolta con l'acquisto presso un intermediario convenzionato di un contrassegno telematico (ex marca da bollo, dell'importo attuale di euro 16,00) destinata esclusivamente alla presentazione della domanda in questione. Tale contrassegno dovrà essere applicato sul modello annullandolo con sigla, datario o altra procedura di annullamento. L'originale del modello va conservata per tre anni per eventuali controlli da parte dell'amministrazione. Contestualmente il titolare o il delegato dovrà rendere una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà nel quale si attesta di aver assolto al pagamento dell'imposta di bollo indicando i dati relativi all'identificativo della marca e alla data e ora di rilascio. Tale dichiarazione dovrà essere firmata digitalmente. Nel caso si scelga come pagamento dell'imposta l'acquisto di un contrassegno telematico presso un rivenditore autorizzato, lo stesso potrà essere acquistato sia di valore cumulativo (di 32,00 euro), che di valore singolo (due da 16,00 euro). In ogni caso, alla domanda dovranno essere riportati i numeri identificativi del contrassegno telematico utilizzato (numero identificativo seriale, data e ora dell'emissione).