



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO DI CHIOGGIA
ORDINANZA

Il Capo del Compartimento Marittimo di Chioggia:

- VISTA:** la propria Ordinanza n.63/2008 in data 02/09/2008 recante il “Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del Terminale marino Adriatic LNG”;
- VISTA:** la propria Ordinanza n. 38 in data 22/06/2023 con al quale è stata approvata la revisione n.01 dell'allegato all'Ordinanza n. 63/2008;
- VISTI:** i verbali della Commissione locale redatti ai sensi dell'art. 48 reg.c.nav. in data 21/03/2019 e 21/06/2019;
- VISTO:** il verbale della Commissione locale di ispezione ai sensi dell'art. 49 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione svoltasi in data 22/09/2022;
- VISTA:** la nota prot. ALNG 147/2022 del 22/08/2022 con la quale sono stati comunicati all'I.I.M chiarimenti e integrazioni relativamente ai segnalamenti luminosi ubicati sulla piattaforma off-shore di rigassificazione;
- VISTO:** il fg. prot.n.29621 in data 19/10/2022 con il quale la Capitaneria di porto di Chioggia notiziava la superiore Direzione Generale circa il termine favorevole della fase sperimentale al libero approdo di unità tipo Q-Flex;
- VISTO:** il fg. prot.n. 33709 in data 01/12/2022 con il quale la Capitaneria di porto di Chioggia impartiva alla Società concessionaria richiedente alcune prescrizioni cautelative nelle more dell'elaborazione di uno studio matematico, validato da un organismo certificato, al fine di permettere l'inquadramento del più idoneo dispositivo di sicurezza per l'approdo di navi di tipo Q-flex a pieno carico;
- VISTI:** gli esiti dello studio tecnico n.MA-001-01-2023 (Q-Flex mooring and berthing analysis) della Soc. PMSC S.A. di Lugano, commissionato dalla società concessionaria, trasmesso con nota prot.n. 12344 in data 05/05/2023, e il relativo documento “design verification report” dell'ente Det Norske Veritas attestante la conformità alle linee guida OCIMF Mooring Equipment Guidelines rev.4 (DVR n.10436822-DVR-01 del 28/04/2023);
- VISTA:** la comunicazione inviata su Posta Elettronica Istituzionale in data 28/04/2023 dalla Soc. Concessionaria del Servizio di Rimorchio del porto di Chioggia contenente una analisi indipendente realizzata dall'ente Bureau Veritas (documento n.BVS13870 rep.001 del 28/04/2023) in merito al documento “Q-Flex mooring and berthing analysis” di cui sopra, del quale si evidenziano dei fattori non presi in considerazione e delle oggettive osservazioni di cui tenere conto;
- VISTA:** la nota acquisita al prot. 14343 in data 23/05/2023 contenente il parere tecnico espresso dalla Soc. Concessionaria del Servizio di Rimorchio del porto di Chioggia, che rimanda agli esiti dello studio allegato (documento n. BVS13870 rep. 002 del 19/05/2023 - berthing bollard pull analysis), commissionato all'ente Bureau Veritas, dal quale si evincono delle nuove considerazioni sulle forze in campo in talune fasi dinamiche della manovra delle navi Q-Flex a pieno carico;
- VISTA:** la nota acquisita al prot. 16247 in data 07/06/2023 contenente il parere tecnico espresso dalla Corporazione dei Piloti di Chioggia e Porto Levante;
- VISTA:** la nota acquisita al prot. 16988 in data 14/06/2023 contenente il parere tecnico espresso dalla Soc. Cooperativa Ormeggiatori del Porto di Chioggia;
- VISTO:** il regolamento interno di sicurezza “Adriatic LNG Terminal Regulation & Informations Booklet” Rev.5 (2023);
- VISTA:** l'autorizzazione n. 67/2023 in data 05/12/2023 con la quale è stato previsto un periodo sperimentale di sei mesi per l'effettuazione delle manovre di ormeggio e disormeggio in parziale deroga a quanto previsto all'interno dell'art. 6 di cui all'ordinanza n. 38/2023;
- VISTI:** gli esiti dei tavoli tecnici tenutisi durante il periodo di vigenza dell'autorizzazione sopra richiamata, le sessioni di familiarizzazione e *training* svolte presso i simulatori di plancia da Piloti e Adriatic Towage e valutate le relazioni ed i rapporti trasmessi dai servizi tecnico nautici

partecipanti alle manovre, nonché quelli trasmessi dal Terminale GNL Adriatico, che non hanno evidenziato criticità relativamente alle manovre eseguite in deroga ai limiti operativi previgenti;

- VISTE:** le istruzioni operative trasmesse dalla società Terminale GNL Adriatico con nota prot.n. 0146/2024 acquisita a prot.n. 25535 in data 05/07/2024;
- VISTA:** la nota prot.n. ALNG 0025/2024 assunta a prot.n. 3208 in data 29/01/2024 del Terminale GNL Adriatico srl;
- VISTA:** la nota prot.n. ALNG 0096/2024 assunta a prot.n. 15555 in data 24/04/2024 del Terminale GNL Adriatico srl;
- VISTA:** la Convenzione Internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare (Colreg'72), resa esecutiva con Legge n.1085 del 21/12/1977 e ss.mm.ii.;
- VISTO:** il Decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1979, n. 886 recante "Integrazione ed adeguamento delle norme di polizia delle miniere e delle cave, contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, al fine di regolare le attività di prospezione, di ricerca e di coltivazione degli Idrocarburi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale";
- VISTA:** la legge 31 dicembre 1982, n. 979 recante le "Disposizioni per la difesa del mare";
- VISTA:** la Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), resa esecutiva in Italia con Legge n.313/80 e ss.mm.ii.;
- VISTO:** il D.M. 2/8/2007 "Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime";
- VISTE:** le "Linee guida per la disciplina della sicurezza degli accosti e dei servizi marittimi" allegate al Dp. N.88673 in data 04/07/2018 del Comando Generale delle Capitanerie di porto – Reparto II Ufficio 2°;
- VISTI:** gli artt. 30, 62, 81 del Codice della Navigazione, nonché l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione;
- TENUTO CONTO:** dei pareri ricevuti dai locali servizi tecnico nautici in merito alle condizioni più adeguate allo svolgimento in sicurezza delle operazioni di approdo con navi di tipo Q-Flex a pieno carico alla luce degli studi tecnici pervenuti e condivisi, dell'esperienza professionale degli operatori e delle loro relative analisi;
- CONSIDERATA:** la valutazione eseguita dai propri Uffici sulla base di tutti gli elementi acquisiti sulle nuove caratteristiche e risposte in manovra delle navi di tipo Q-Flex nelle fasi di avvicinamento, ormeggio, sosta, trasferimento di carico e disormeggio, svolta secondo le indicazioni contenute nelle direttive nazionali e nelle linee guida internazionali, anche in ragione dell'alta pericolosità della merce trasportata e delle peculiarità delle operazioni svolte in mare aperto, a distanza dalle strutture costiere, e del rilevante connesso fattore umano, al fine di analizzare i rischi prevedibili per ridurne o mitigarne gli effetti negativi e mantenere i livelli di rischio residuo entro un margine accettabile;
- RITENUTO:** necessario modificare/aggiornare il regolamento allegato all'Ordinanza n.63/2008 agli esclusivi fini della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, a seguito delle sopraggiunte innovazioni di cui sopra;

ORDINA

Articolo 1

È approvata la revisione n.02 dell'allegato all'Ordinanza n. 63/2008 contenente il "Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del Terminale marino Adriatic LNG".

L'Ordinanza n. 38/2023 in data 22/06/2023 è abrogata a far data dall'entrata in vigore della presente.

Articolo 2

I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti, salvo che il fatto non costituisca reato, ai sensi dell'art. 1164 del Codice della Navigazione ovvero delle altre leggi speciali, in particolare dell'art. 53 del D.lgs 18 luglio 2005 n.171, se alla condotta di unità da diporto, ovvero del combinato disposto degli artt. art.15 lett.a) e del D.lgs 9 gennaio 2012 n.4 recante "*Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura*" qualora la violazione inerisca il divieto di esercizio di qualsiasi attività di pesca e saranno comunque ritenuti responsabili di ogni danno che dovesse derivare in conseguenza dell'inosservanza delle disposizioni impartite.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata mediante la pubblicazione sul sito internet www.guardiacostiera.it/chioggia alla sezione "Ordinanze".

Chioggia, data della registrazione

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Alessio PALMISANO
(documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.lgs. 07/03/2005, n. 82)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**CAPITANERIA DI PORTO
CHIOGGIA**

**Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del Terminale
marino Adriatic LNG**

Rev. 02 in data 09/07/2024

INDICE

Sommario

ART. 1 DESCRIZIONE DEL TERMINALE.....	3
ART. 2 DEFINIZIONI.....	3
ART. 3 AREE DI SICUREZZA	4
ART. 4 ZONA DI FONDA.....	4
ART. 5 REQUISITI DELLE NAVI METANIERE DIRETTE AL TERMINALE.....	5
ART. 6 OPERAZIONI DI ORMEGGIO E DI DISORMEGGIO	5
ART. 7 RIMORCHIO, ORMEGGIO E PILOTAGGIO	6
ART. 8 CONDIZIONI DI SICUREZZA DURANTE L'ORMEGGIO DELLE NAVI METANIERE AL TERMINALE	7
ART. 9 ESAME E VERIFICA DELL'ATTREZZATURA DI TRASFERIMENTO DEL CARICO.....	7
ART. 10 RESPONSABILITA' PER LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GNL.....	8
ART. 11 PROCEDURE PER LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GNL	8
ART. 12 SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI DI DISCARICA PER MOTIVI DI SICUREZZA.....	9
ART. 13 ZAVORRA	9
ART. 14 PREVENZIONE INCENDI.....	9
ART. 15 SERVIZIO ANTINCENDIO.....	10
ART. 16 SERVIZIO DI ANTINQUINAMENTO	10
ART. 18 SITUAZIONI DI EMERGENZA.....	10
ART. 19 COMUNICAZIONI DI EMERGENZA	11
ART. 20 RUOLO DI APPELLO	11
ART. 21 ESERCITAZIONI DI EMERGENZA E PROVE TECNICHE	12
ART. 22 DOTAZIONI DI SICUREZZA DEL TERMINALE	12
ART. 23 ALLOGGI E ALTRE PRESCRIZIONI.....	13
ART. 24 AVVICENDAMENTI DEL PERSONALE E RIFORNIMENTI	13
ART. 25 TRASFERIMENTO DI CARBURANTE E MERCI PERICOLOSE AL/DAL TERMINALE.....	13
ART. 26 GESTIONE DEI RIFIUTI (PERICOLOSI E NON)	14
ART. 27 NORME DI RINVIO.....	14

ALLEGATO 1: ANNEX - ROUTING MEASURES OTHER THAN TRAFFIC SEPARATION
SCHEMES

ALLEGATO 2: REGOLAMENTO PER IL PILOTAGGIO.

ALLEGATO 3: REGOLAMENTO PER L'ORMEGGIO

ALLEGATO 4: REGOLAMENTO PER IL RIMORCHIO

ART. 1 DESCRIZIONE DEL TERMINALE

Il Terminale della “TERMINALE GNL ADRIATICO s.r.l.” è un impianto di stoccaggio e rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) ed è formato da una struttura fissa di calcestruzzo (GBS), orientata in direzione Est/Ovest, che misura circa 180 metri di lunghezza e 90 metri di larghezza e che contiene due serbatoi di stoccaggio GNL da 125.000 m³ cadauno in volume ed altre attrezzature collocate sul ponte superiore.

Una tubazione di collegamento di diametro 30” permette di inviare il gas alla rete nazionale.

Due strutture di ormeggio distinte sono collocate alle estremità Est ed Ovest della base di calcestruzzo e sono collegate da due passaggi pedonali, che rendono la lunghezza totale della struttura di 385 metri. Briccole di ormeggio sulla parte Nord della piattaforma permettono alle navi LNG di essere ormeggiate al Terminale per le operazioni di scarica.

Il Terminale è posizionato in coordinate geografiche (datum WGS-84): Lat. 45° 05'.30 N - Long. 012° 35'.10 E.

Il Terminale - dotato di un segnalatore Racon che emette il segnale in forma morse della lettera “U” - è segnalato da:

LUCI PRINCIPALI:

- a) quattro (4) luci principali di colore bianco, posizionate due sulle strutture di ormeggio e due sul corpo centrale della piattaforma in corrispondenza degli angoli Nord-Ovest e Sud-Est;
- b) due (2) luci principali di colore rosso, installate sul corpo centrale della piattaforma in corrispondenza degli angoli Nord-Est e Sud-Ovest;

LUCI SECONDARIE:

- a) quattro (4) luci secondarie di colore bianco, posizionate due sulle strutture di ormeggio e due sul corpo centrale della piattaforma in corrispondenza degli angoli Nord-Ovest e Sud-Est;
- b) due (2) luci secondarie di colore rosso, installate sul corpo centrale della piattaforma in corrispondenza degli angoli Nord-Est e Sud-Ovest.

ART. 2 DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) Capitaneria di Porto: Capitaneria di Porto di Chioggia;
- b) TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l (o Adriatic LNG): Società titolare della concessione demaniale, operatore del Terminale di rigassificazione offshore come definito al punto c);
- c) Terminale: Piattaforma di rigassificazione offshore, avente il centro nelle seguenti coordinate WGS-84: Lat. 45° 05'.30 N – Long. 012° 35'.10 E;
- d) Area ATBA: *Area To Be Avoided/ Mandatory No Anchoring Area* - : Area di forma circolare avente centro in corrispondenza del centro del Terminale e raggio di 1,5 miglia nautiche come definita nella Circolare IMO n°SN1/Circ.257 in data 11 Dicembre 2006 “*Routeing measures other than traffic separation schemes*” (contrassegnata dalla lettera “B” nell’Allegato 1).
- e) Zona di Sicurezza: area di forma circolare avente centro in corrispondenza del centro del Terminale e raggio di 2.000 metri come definita nella Circolare IMO n°SN1/Circ.257 in data 11 Dicembre 2006 “*Routeing measures other than traffic separation schemes*” (contrassegnata dalla lettera “A” nell’Allegato1);
- f) “OIM”: *Offshore Installation Manager*. Responsabile di turno del Terminale;

- g) Pilotaggio, ormeggio: servizi tecnico nautici come definiti dal Codice della navigazione e dal relativo Regolamento di attuazione nonché dall'art. 14 della L. 84/1994;
- h) Rimorchio: prestazione d'opera professionale di cui si avvale TERMINALE GNL ADRIATICO s.r.l., in regime privatistico fino alla naturale scadenza dei contratti, identificata ai fini della presente disciplina come quella assistenza alla manovra mediante il supporto di unità rimorchianti che garantisce la sicurezza della navigazione e dell'approdo;
- i) Piloti, ormeggiatori, rimorchiatori: coloro che svolgono le prestazioni di servizio e assistenza alla manovra di cui alle precedenti lettere g) e h);

ART. 3 AREE DI SICUREZZA

Nell'area ATBA (con raggio di 1,5 M dalla posizione centrale) è vietato l'ancoraggio. L'ingresso all'interno dell'area ATBA è proibito a tutte le navi con stazza lorda pari o superiore alle 200 tonnellate, salvo autorizzazione della Capitaneria di Porto con specifico atto. Fanno eccezione le unità coinvolte nella scarica di gas naturale liquefatto (GNL) e le unità navali della Capitaneria di Porto e delle Forze di Polizia, in ragione dei loro compiti istituzionali.

Le unità che entrano all'interno di detta area e che non sono destinate o collegate all'operatività del Terminale dovranno comunque tenersi al di fuori della Zona di Sicurezza.

Tutte le navi autorizzate, quando navigano all'interno dell'area ATBA, devono mantenere una velocità che assicuri il costante governo del mezzo e che non comprometta la sicurezza delle altre navi e delle strutture del Terminale.

Le navi metaniere che devono operare presso il Terminale devono obbligatoriamente avere il Pilota a bordo quando sono in navigazione all'interno dell'area "ATBA", durante l'ormeggio ed il disormeggio, e durante tutte le operazioni commerciali.

Nella **Zona di Sicurezza** sono vietati il transito, l'ancoraggio, lo stazionamento di navi in attesa, la pesca effettuata in qualsiasi forma, le attività subacquee non espressamente autorizzate e qualsiasi altra attività. Fanno eccezione, tuttavia, i mezzi addetti alle emergenze, i mezzi della Capitaneria di Porto, delle Forze di Polizia ed i mezzi appartenenti ai servizi tecnico nautici.

I mezzi addetti ai servizi del Terminale, per entrare nella zona di sicurezza, devono essere autorizzati dalla Capitaneria di Porto, previa istanza prodotta dallo stesso Terminale GNL Adriatico. Qualora venga rilasciata un'autorizzazione permanente, questa sarà valida fino ad un massimo di 12 mesi, decorsi i quali dovrà essere rinnovata.

Tutte le navi all'interno della Zona di Sicurezza devono avere i motori principali sempre pronti all'uso, per poter fornire propulsione anche con il minimo di preavviso.

I seguenti mezzi hanno il permesso di navigare all'interno dell'area "ATBA" e, qualora debitamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto, all'interno della Zona di Sicurezza senza l'obbligo del pilota:

1. unità di supporto e di forniture, autorizzate ai sensi dei commi precedenti, per il trasporto di personale e/o di provviste e materiali diretti esclusivamente al Terminale, e i mezzi di assistenza;
2. I rimorchiatori ed altri mezzi di supporto all'ormeggio e al disormeggio delle navi al Terminale;
3. I mezzi addetti alle emergenze, della Capitaneria di porto e delle Forze di Polizia.

ART. 4 ZONA DI FONDA

Le navi metaniere destinate al Terminale, in caso di necessità, dovranno utilizzare come zona di fonda la CST (Chioggia Small Tanker) situata a circa 7 miglia dal Terminale in direzione NW e riportata sulla cartografia ufficiale, previa autorizzazione della Capitaneria di Porto. All'interno della zona di fonda potrà sostare esclusivamente una nave per volta. Le unità metaniere dirette al Terminale non sono autorizzate a sostare in altre aree del Compartimento marittimo, fatte salve specifiche valutazioni dell'Autorità marittima a seguito di motivate richieste.

ART. 5 REQUISITI DELLE NAVI METANIERE DIRETTE AL TERMINALE

Le navi metaniere dirette al Terminale devono rispettare i requisiti ed essere in possesso della documentazione e delle certificazioni previsti dalla vigente normativa, ed in particolare dal D.M. 02 agosto 2007 "Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime".

L'ormeggio al Terminale sarà consentito alle navi metaniere che rispettano i seguenti limiti costruttivi:

Lunghezza totale max della nave	320 m
GRT max	145000 t
DWT max	148000 metric t
Pescaggio max	13 mt
Max cub capacity	217.000 m ³

Tabella 1

Nella gestione delle operazioni di ormeggio delle navi metaniere presso il Terminale, la nave deve attenersi anche a quanto stabilito dal proprio SSP (*Ship Security Plan*) ed il Terminale a quanto stabilito nel proprio PFSP (*Port Facility Security Plan*).

ART. 6 OPERAZIONI DI ORMEGGIO E DI DISORMEGGIO

Le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi metaniere al Terminale devono avvenire con condizioni meteomarine favorevoli, in presenza di visibilità sempre superiore ai 500 mt, con intensità di corrente mai superiore ad 1 nodo, e nel rispetto dei seguenti limiti massimi di riferimento, salvo ogni più restrittiva valutazione del Comandante dell'unità, il quale rimane comunque responsabile della manovra:

<u>Attività</u>	<u>unità Conventional</u>	<u>Direzione / Durata</u>
Limiti di altezza onda significativa per l'effettuazione dell'operazione di ormeggio e disormeggio	<u>1,5 m</u>	<u>Da qualsiasi direzione</u>
Limiti di intensità del vento per l'effettuazione dell'operazione di ormeggio e disormeggio	<u>25 nodi</u>	<u>1 ora da qualsiasi direzione</u>

Tabella 2

<u>Attività</u>	<u>unità tipo Q-Flex/ Large Conventional</u>	<u>Direzione / Durata</u>
Limiti di altezza onda significativa per l'effettuazione dell'operazione di ormeggio e disormeggio	<u>1,5 m</u>	<u>Da qualsiasi direzione</u>
Limiti di intensità del vento per l'effettuazione dell'operazione di ormeggio e disormeggio	<u>20 nodi</u>	<u>Da qualsiasi direzione</u>

Il Terminale dovrà individuare e garantire, a partire dall'orario di inizio manovra (coincidente con il POB) fino all'orario in cui la nave è prevista uscire dalla zona di sicurezza al termine delle operazioni, una finestra temporale in cui le condizioni meteomarine si mantengano favorevoli. Tale finestra è individuata di massima in 24h per le unità di tipo Conventional, e in 36h per le altre tipologie di unità, in ogni caso adeguata alla previsione della durata di discarica.

L'altezza dell'onda significativa e l'intensità del vento sopra citate devono essere intese quali parametri limite di sicurezza per la nave. Resta sempre ferma e preminente ogni considerazione relativa alla sicurezza dei lavoratori coinvolti a vario titolo nelle operazioni ed alle responsabilità datoriali in merito alle valutazioni per la prevenzione di incidenti/infortuni.

Nel caso in cui i contatti radio vengano interrotti, le manovre devono essere sospese fino a quando tali contatti non siano stati ripristinati.

Parimenti le manovre devono essere sospese se l'OIM ritenga questa misura necessaria per la sicurezza del Terminale.

Il personale addetto a tali manovre deve essere dotato di ricetrasmittitori portatili aventi le caratteristiche di sicurezza richieste per operare in spazi pericolosi per la possibile presenza di gas o vapori infiammabili.

A bordo della nave deve essere disponibile almeno un ricetrasmittitore portatile di emergenza con le medesime caratteristiche di sicurezza intrinseca.

Fermo restando l'obbligo di mantenere un continuo ascolto radio sul canale VHF 16, per tutta la durata delle operazioni di ormeggio le comunicazioni dovranno avvenire sui canali VHF 8/15. Le comunicazioni devono essere effettuate in lingua italiana o in inglese.

Al fine di consentire l'inserimento della nave nella programmazione degli accosti nel porto di Chioggia, l'Agenzia Marittima della nave metaniera prevista ormeggiare al Terminale, procede alla creazione della sosta della nave nel sistema PMIS NMSW (Port Management Information System - National Maritime Single Window), ed a compilare la comunicazione di accosto, come previsto dalle vigenti norme. La medesima Agenzia informa la Capitaneria di Porto di Chioggia, Ufficio Nostro del porto tramite telefono ed e-mail, secondo le seguenti modalità:

1. Durante le giornate lavorative:
 - a. con almeno 48h in anticipo fornisce un previsto orario di POB, se il servizio è programmato per il lunedì, la comunicazione deve pervenire il venerdì precedente;
 - b. 24h prima del POB, e comunque al massimo entro le ore 12.00 del giorno lavorativo precedente, conferma l'orario del POB;
2. Se la manovra è prevista per la domenica o il lunedì, o in periodi di festività Nazionali/Locali la conferma dell'orario POB dovrà essere comunicata entro le ore 08:30 del giorno feriale precedente.

La Capitaneria di porto di Chioggia procede, laddove vengano rispettate le prescrizioni di cui al presente articolo, all'inserimento in programmazione della nave metaniera, informando le parti interessate.

Ogni variazione che riguardi l'orario di Pilota a Bordo già inserito in programmazione dovrà avvenire:

- I. Durante le giornate lavorative, informando la Capitaneria di Porto di Chioggia, Ufficio Nostro del porto, tramite telefono ed e-mail della proposta del nuovo orario di POB ed attendendone conferma di avvenuta variazione;
- II. Durante le giornate non lavorative, informando la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Chioggia, tramite telefono ed e-mail (041 5508207 – so.cpchioggia@mit.gov.it) della proposta del nuovo orario di POB ed attendendone conferma di avvenuta variazione.

ART. 7 RIMORCHIO, ORMEGGIO E PILOTAGGIO

Per operare al Terminale le navi dovranno avvalersi dell'assistenza di servizi conforme alle disposizioni di cui agli allegati 2, 3 e 4 del presente regolamento.

Laddove si verificassero eventi pericolosi – anche solo potenzialmente - o malfunzionamenti, i piloti, gli ormeggiatori e i comandanti dei rimorchiatori operanti hanno l'obbligo di segnalare l'avvenimento alla

Capitaneria di porto di Chioggia e alla stessa Società concessionaria, che dovrà tempestivamente intraprendere le idonee azioni correttive e comunicare all'Autorità Marittima, entro 48h dalla segnalazione, gli interventi effettuati e/o eventuali proposte migliorative da attuare.

ART. 8 CONDIZIONI DI SICUREZZA DURANTE L'ORMEGGIO DELLE NAVI METANIERE AL TERMINALE

Le ancore sulle navi metaniere devono essere sempre pronte all'uso ogni volta che entrano nella Zona di Sicurezza, sebbene il Comandante possa ordinarne l'utilizzo solo in caso di emergenza.

L'avvenuta salita a bordo del Pilota, l'inizio ed il termine delle operazioni d'ormeggio e disormeggio della nave, devono essere sempre comunicati dal Comandante della nave alla Capitaneria di Porto. La nave deve essere sempre pronta a lasciare il Terminale con l'ausilio del proprio apparato propulsore.

Il Comandante valuta il numero e la configurazione dei cavi ritenuti opportuni per l'ormeggio in sicurezza. Durante la permanenza della nave al Terminale deve essere sempre garantita un'adeguata supervisione sulla qualità dell'ormeggio stesso. Tutti i cavi devono essere sempre mantenuti opportunamente tesi in modo tale da contrastare gli eventuali movimenti della nave dovuti a presenza di marea o moto ondoso.

Le unità metaniere durante la sosta devono mantenere appennellato un cavo d'acciaio a prua e uno a poppa, atti ad assicurare un rimorchio d'emergenza con nave in avaria.

Il personale del Terminale e gli ormeggiatori devono svolgere, ciascuno per i rispettivi ambiti, regolari controlli dei cavi di ormeggio e comunicare immediatamente con il Comando di bordo della nave e con il Pilota per eventuali azioni che si rendessero necessarie.

La Società concessionaria deve provvedere affinché dettagliate informazioni sulla previsione e situazione meteo della zona delle operazioni, nonché gli avvisi di burrasca siano raccolti sul Terminale, mediante strumenti adeguatamente posizionati in accordo con l'Autorità Marittima e muniti di opportuna ridondanza.

La stessa deve inoltre assicurare l'elaborazione di tali informazioni mediante personale esperto e con apparecchiature idonee affinché, durante le operazioni commerciali, vengano rilevate con continuità, la direzione e la velocità del vento, la direzione e l'altezza d'onda, la direzione e l'intensità della corrente e la visibilità, onde operare sempre in sicurezza tenendo conto dei limiti tecnico-strutturali delle attrezzature e delle sistemazioni di bordo (cavi, fender, ganci, bracci di carico...).

Il gestore del Terminale, inoltre, deve garantire l'accesso e la consultazione in via autonoma dell'Autorità Marittima ai dati meteorologici raccolti (vento, corrente, onda, visibilità), nonché dei servizi tecnico nautici, per consentirne la lettura in tempo reale.

Durante la permanenza della nave al Terminale, la nave deve tenere un pescaggio ed un assetto tali da permettere in qualsiasi momento di lasciare l'ormeggio in sicurezza.

La nave metaniera deve essere sempre ben illuminata sul ponte di coperta durante tutta la durata delle operazioni, l'intensità di illuminazione del Terminale in prossimità dell'area delle operazioni, non deve risultare inferiore a 50 lux ad un metro dai piani di lavoro (UNI EN 12464-2).

La nave metaniera all'ormeggio deve essere collegata alla piattaforma a mezzo scalandrone fornito dal Terminale. Durante le ore notturne l'area di accesso in coperta e lo scalandrone devono essere sempre illuminati. Personale della nave deve presidiare continuamente lo scalandrone e l'area dei manifolds (bracci del carico).

Durante l'ormeggio della nave, avvisi ed informazioni di Safety e Security devono essere esposti nell'area di accesso allo scalandrone.

Riparazioni o altri tipi di lavori che possano rendere la nave incapace di muovere in autonomia non sono autorizzati. Sono esclusi inoltre tutti i lavori con uso di fiamma e/o fonti termiche.

In casi di avarie sopravvenute che rendano la nave incapace di manovrare, deve essere prontamente informata la Capitaneria di porto. Qualora si rendano necessarie riparazioni di emergenza, atte al ripristino delle condizioni per effettuare il disormeggio e la manovra della nave in sicurezza, dovranno essere attentamente valutate ed eventualmente autorizzate dall'OIM, in accordo con la Capitaneria di porto.

Durante la permanenza della nave al Terminale, il sistema antincendio di bordo deve essere efficiente e pronto all'uso; in caso contrario, la nave deve essere disormeggiata ed essere portata fuori dalla zona di sicurezza.

ART. 9 ESAME E VERIFICA DELL'ATTREZZATURA DI TRASFERIMENTO DEL CARICO

TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l. è tenuta ad ispezionare e testare settimanalmente, e comunque

ogni volta prima di iniziare le operazioni commerciali, i bracci di carico e l'attrezzatura collegata. Dettagli circa le procedure di ispezione e di verifica devono essere contenuti all'interno di specifiche procedure operative del Terminale.

Prima di ogni operazione di trasferimento deve essere verificato il sistema di comunicazione nave/terminal; le prove effettuate dal Terminale e dal bordo per l'attivazione dell'ESD1 (*Emergency Shut Down 1*) devono essere confermate da ambo le parti.

Annualmente, il Terminale deve condurre una prova di sgancio in condizioni controllate analoga a ESD2 (*Emergency Shut Down 2*) per verificare l'attivazione del PERC (*Powered Emergency Release Couplet*) e riferirne gli esiti relazionando all'Autorità marittima.

ART. 10 RESPONSABILITA' PER LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GNL

Ferme restando le disposizioni del regolamento interno del Terminale relative al flusso delle comunicazioni, l'OIM e il Comandante della nave devono tempestivamente informare la Capitaneria di Porto di qualsiasi evento che possa compromettere o alterare il normale svolgimento delle operazioni. Prima dell'inizio delle operazioni di scarica, il Terminale deve comunicare alla Capitaneria di Porto il nominativo dell'OIM (agli indirizzi di posta elettronica istituzionale: "so.cpchioggia@mit.gov.it"; "nostromi.cpchioggia@mit.gov.it"; "lcportolevante@mit.gov.it"), anche mediante notifiche concernenti la cd. prontezza operativa.

Durante le operazioni commerciali, deve essere presente sul Terminale personale adeguatamente addestrato per monitorare tutte le operazioni di trasferimento del GNL; tale personale deve mantenere un contatto diretto e continuo con il personale della nave addetto alle operazioni di scarica.

La presenza dell'OIM deve essere costantemente garantita a bordo del Terminale durante le operazioni di interfaccia con la nave, al fine di essere sempre disponibile per la gestione le emergenze.

ART. 11 PROCEDURE PER LE OPERAZIONI DI DISCARICA DEL GNL

Durante le operazioni commerciali, deve essere mantenuta a bordo della nave una composizione minima di equipaggio in grado di gestire qualsiasi emergenza riguardante il disormeggio e garantire la sicurezza della nave, delle persone e del carico.

All'arrivo della nave metaniera, prima della scarica, si terrà una riunione tra un rappresentante della nave ed un rappresentante del Terminale GNL Adriatico per concordare gli aspetti relativi a:

- ✓ Comunicazione tra Nave / Terminal / Terra;
- ✓ Check-list di sicurezza Nave / Terminal;
- ✓ Procedure d'emergenza;
- ✓ Piano gestione del Carico;
- ✓ Piano gestione zavorra;
- ✓ Procedure e requisiti per i "permessi di lavoro".

Accordi scritti tra il Comandante della nave e il rappresentante del Terminale GNL Adriatico devono essere presi relativamente a:

- ✓ Gestione del carico;
- ✓ Sistemi comunicazione tra bordo e Terminale.

Prima di iniziare le operazioni di scarica, il comandante della nave ed un rappresentante del Terminale GNL Adriatico devono completare la "Ship/Shore Safety Check List" in conformità con le linee guida ISGOTT nella loro versione più aggiornata.

La check-list debitamente compilata in ogni parte e sottoscritta da entrambe le parti deve essere trasmessa alla Capitaneria di Porto a mezzo e-mail istituzionale (indirizzi: "so.cpchioggia@mit.gov.it", "lcportolevante@mit.gov.it" e "nostromi.cpchioggia@mit.gov.it"), unitamente alla dichiarazione del Comandante dell'unità che attesti di aver ricevuto adeguata e completa informazione sui contenuti del presente Regolamento di sicurezza.

Tutte le navi metaniere che arrivano presso il Terminale devono essere dotate di un sistema di "Emergency Shut Down" (ESD) e di un sistema di collegamento nave/terminal compatibile con il Terminale.

Prima di iniziare l'operazione di trasferimento del carico è necessario verificare che il sistema ESD e

quello di collegamento nave/Terminale siano funzionanti.

Sia il personale di bordo della nave sia il personale del Terminale impegnato nelle operazioni commerciali deve conoscere il funzionamento del sistema di "Emergency Shut Down" ed essere istruito ad attivarlo in caso di pericolo.

Durante le operazioni commerciali, il Comandante della nave e l'OIM, ciascuno per il proprio ambito di competenza, devono ordinare frequenti controlli per assicurarsi che le condizioni di sicurezza persistano. Se tali condizioni vengono a mancare, l'OIM deve ordinare l'immediata sospensione delle operazioni di scarico e, se necessario, il disormeggio della nave, comunicandolo alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Durante le operazioni di trasferimento del GNL, solo il personale tecnico del Terminale e le persone autorizzate dall'OIM possono accedere alle aree interessate dalle operazioni. Qualora, durante le operazioni di scarica, la visibilità scenda al di sotto dei 100 metri, dovrà essere prestata la massima attenzione e dovranno essere prese le necessarie precauzioni anche in merito alla sicurezza del personale di guardia sul ponte della nave e del Terminale.

Le navi devono abbandonare il Terminale immediatamente dopo il completamento delle operazioni commerciali, o ogniqualvolta sia richiesto dal Terminal o dalla Capitaneria di Porto.

Durante l'intera durata delle operazioni commerciali, è vietato l'atterraggio e il decollo di elicotteri presso il Terminale, salvo per servizi di emergenza. Tali operazioni saranno autorizzate dall'OIM, previo parere favorevole del Pilota dell'elicottero e dell'HLO presente sull'helideck della piattaforma, e previa approvazione dell'Autorità Marittima.

ART. 12 SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI DI DISCARICA PER MOTIVI DI SICUREZZA

In caso di peggioramento delle condizioni meteomarine, danni alle attrezzature utilizzate per il trasferimento del GNL, o qualsiasi altra situazione che possa compromettere la sicurezza del personale, della nave, del terminale o dell'ambiente marino, il Comandante della nave o l'OIM devono prontamente decidere e attuare una delle seguenti procedure di emergenza, purché ciò non comporti un rischio maggiore:

- a) L'immediata sospensione delle operazioni di scarica;
- b) La disconnessione dei bracci di carico;
- c) La partenza della nave dall'ormeggio.

ART. 13 ZAVORRA

Per le operazioni di zavorra che devono essere fatte simultaneamente alla scarica, si devono usare esclusivamente cisterne dedicate a zavorra segregata garantendo condizioni ottimali di assetto, ai sensi del precedente articolo 8.

ART. 14 PREVENZIONE INCENDI

Sul Terminale e sulle navi ormeggiate, durante le operazioni commerciali, ai fini della prevenzione incendi, sono proibite le seguenti attività:

- 1) Fumare al di fuori delle zone designate;
- 2) Utilizzare in zone pericolose luci portatili non antideflagranti;
- 3) Eseguire lavori a caldo e/o operazioni che comportino l'uso di qualsiasi apparecchiatura elettrica non a sicurezza intrinseca, senza specifici nulla osta o permessi di lavoro rilasciati dal Terminale;
- 4) Utilizzare apparecchiature elettriche portatili non a sicurezza intrinseca, inclusi ventilatori, telefoni e luci, in zone pericolose senza le debite autorizzazioni;
- 5) Detenere armi, munizioni, razzi, fuochi d'artificio e qualsiasi altro tipo di esplosivo/materiale pirico (adeccezione dei segnali di soccorso);
- 6) Effettuare attività di rigassificazione e trasferire prodotti da un serbatoio all'altro attraverso linee di carico o manichette temporanee;
- 7) Lasciare aperte porte esterne del modulo alloggi.

L'eventuale utilizzo di apparecchiature radar sulla nave dovrà avvenire conformemente alle linee guida contenute nella International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), nella sua ultima versione disponibile.

ART. 15 SERVIZIO ANTINCENDIO

La società concessionaria ha l'obbligo di garantire il servizio antincendio, avvalendosi di personale qualificato o di società specializzate autorizzate a esercitare tale servizio. Deve attivare le procedure d'emergenza previste per i propri impianti in conformità con la normativa vigente in materia di prevenzione incendi e gestione del rischio di incidenti rilevanti.

La società TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l. ha la responsabilità di affiggere in modo visibile gli schemi operativi e le avvertenze relative alle emergenze, indicando chiaramente la dislocazione dei dispositivi antincendio e delle attrezzature di emergenza. Inoltre, deve predisporre e mantenere efficienti i sistemi di comunicazione via radio e/o telefono per garantire un costante collegamento tra il Terminale, le navi e la Capitaneria di Porto.

Questi sistemi includeranno, ma non si limiteranno a, linee dirette per comunicazioni d'emergenza, frequenze radio dedicate per le operazioni antincendio, e telefoni di emergenza dislocati in punti strategici del Terminale. I piani d'emergenza dovranno essere aggiornati regolarmente e verificati periodicamente con il coinvolgimento di tutto il personale operativo, per assicurare una risposta rapida ed efficace in caso di incendio o altra emergenza. Tali piani, oltre agli eventuali aggiornamenti e revisioni successivi, dovranno essere trasmessi all'Autorità Marittima.

ART. 16 SERVIZIO DI ANTINQUINAMENTO

TERMINALE GNL ADRIATICO S.r.l. ha l'obbligo di organizzare il servizio di prevenzione antinquinamento, anche avvalendosi di ditte specializzate, allo scopo di poter intervenire prontamente ed efficacemente per circoscrivere e bonificare come previsto dal "Piano di Emergenza Interno". L'organizzazione di tale servizio e le dotazioni disponibili devono formare oggetto di un'apposita scheda tecnica, trasmessa alla Capitaneria di porto, nella sua versione più aggiornata, per l'inserimento nel piano locale antinquinamento della Capitaneria di Porto.

ART. 17 DIVIETI

Sulla nave quando è ormeggiata al Terminale sono proibite le seguenti attività:

- a) Pompate in mare zavorra, acqua di sentina, o acque di qualsiasi natura od origine che contengano olii di scarto o residui;
- b) Provocare spandimenti di prodotti oleosi in mare;
- c) Provocare perdite di prodotti o fuoriuscite da tubi, manichette e prese di bordo. Qualsiasi fuoriuscita in coperta deve essere prontamente raccolta con le dovute precauzioni;
- d) Lasciare aperti gli ombrinali e i drenaggi delle tubazioni.

Le vasche di raccolta devono essere mantenute pulite e asciutte.

ART. 18 SITUAZIONI DI EMERGENZA

In caso di allarme dovuto a incendio, esplosione o altri incidenti a bordo della nave o del Terminale e/o in caso di fuoriuscita di prodotti, devono essere adottate le procedure operative previste dai "Piani di Emergenza del Terminale".

Il comandante della nave deve immediatamente, e sotto la propria responsabilità, attivare tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza per la salvaguardia della nave e dell'equipaggio e per proteggerli da ogni pericolo potenziale; inoltre deve interrompere immediatamente le operazioni di scarica, intercettare il flusso del GNL e avvisare immediatamente il Terminale.

Il personale del Terminale deve procedere ai punti assegnati e seguire le istruzioni dettagliate nei

"Piani di Emergenza del Terminale" per gestire l'incidente in corso.

Nel caso di un allarme al Terminale durante il trasferimento del GNL dalla nave, è obbligatorio attivare la procedura di arresto di emergenza, che comprende la chiusura immediata delle valvole di intercettazione (ESD), nonché l'attivazione delle misure specifiche di antincendio, antinquinamento e sicurezza come indicate nei "Piani di Emergenza del Terminale" per il GNL.

ART. 19 COMUNICAZIONI DI EMERGENZA

Il Terminale deve essere dotato di apparecchiatura radio VHF marina, con relativo backup, e deve mantenere un ascolto continuo sul canale VHF 16 durante le operazioni commerciali. Inoltre, deve essere equipaggiato con sistemi di comunicazione radio HF e telefono.

Il canale VHF 16 è il punto primario per i contatti e le emergenze.

Qualsiasi emergenza che si verifichi presso il Terminale deve essere immediatamente riportata alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Chioggia.

Qualsiasi persona che direttamente o indirettamente venga a conoscenza di danni o rotture alla condotta sottomarina, alle tubazioni, alle giunture o flange, di perdite di prodotto, di difetti o malfunzionamenti delle attrezzature che possano inficiare la sicurezza delle attrezzature di sbarco o di altri problemi che possano generare qualsiasi potenziale rischio, deve subito notificarlo all'OIM. Il comandante e l'equipaggio della nave devono avvisare immediatamente il Terminale di qualsiasi evento che possa compromettere o alterare le normali operazioni di scarica o che, comunque, possa ridurre la sicurezza della nave e/o del Terminale.

In caso di principio di incendio, chiunque lo rilevi deve attivare immediatamente l'allarme antincendio.

In caso di incidente devono essere adottate le procedure previste dai Piani di Emergenza del Terminale.

ART. 20 RUOLO DI APPELLO

Il Terminale deve mantenere aggiornato, sotto la responsabilità della Società concessionaria, un "ruolo di appello" in forma di tabella che delinea chiaramente le procedure da seguire in caso di emergenza, con particolare attenzione agli incendi a bordo e all'abbandono della piattaforma.

Detto documento deve essere disponibile nei punti più frequentati del Terminale.

Il ruolo di appello deve essere aggiornato a cura dell'OIM in occasione di qualsiasi modifica della composizione del personale a bordo o cambiamenti nelle procedure di emergenza.

Sul documento devono essere indicati, per ogni squadra:

- a) il punto di raccolta designato;
- b) Il compito specifico da svolgere, compreso l'uso dei mezzi di comunicazione per coordinare le operazioni di emergenza;
- c) Le istruzioni per spegnere incendi, inclusa la chiusura delle porte tagliafuoco, delle serrande di ventilazione, l'arresto della ventilazione meccanica e l'intercettazione dell'energia elettrica.
- d) Le istruzioni per la preparazione e l'utilizzo dei mezzi di salvataggio, incluso l'armamento delle imbarcazioni di salvataggio, l'imbarco delle persone su tali imbarcazioni e il loro ammaino;
- e) Le procedure per l'armamento e la messa in mare delle zattere e altri apparecchi galleggianti;
- f) Le procedure per l'armamento e la messa a mare del battello di soccorso;
- g) I punti di raccolta per il personale non direttamente coinvolto nella gestione dell'emergenza.

Nel ruolo d'appello devono essere specificati i segnali di allarme utilizzati per diversi scenari di emergenza e specificati i nominativi dei responsabili e dei loro sostituti incaricati di garantire che tutte le attrezzature di salvataggio e antincendio siano mantenute in buone condizioni operative e pronte per l'uso immediato.

È essenziale che uno schema illustrativo e riassuntivo delle procedure d'emergenza sia permanentemente visibile nei luoghi di lavoro più frequentati dai dipendenti del Terminale, migliorando così la consapevolezza e la preparazione per affrontare situazioni critiche in modo efficace e coordinato.

ART. 21 ESERCITAZIONI DI EMERGENZA E PROVE TECNICHE

Esercitazioni antincendio

- La Società concessionaria è tenuta ad organizzare, con cadenza semestrale, esercitazioni di emergenza e prove tecniche per verificare l'efficienza delle apparecchiature antincendio e delle altre attrezzature di sicurezza, nonché per addestrare il personale;
- Le modalità e le tempistiche delle esercitazioni devono essere concordate con la Capitaneria di Porto. Un documento descrittivo dello scenario simulato e delle procedure operative previste deve essere inviato alla Capitaneria almeno 30 giorni prima della data programmata per l'esercitazione;
- L'obiettivo è verificare la corretta applicazione delle procedure di emergenza, compresa la comunicazione con le autorità esterne;
- Le esercitazioni devono includere la verifica dei ruoli e delle capacità di risposta dei rimorchiatori di supporto;
- Devono essere simulati scenari di emergenza in cui i rimorchiatori svolgono attività di assistenza, garantendo l'integrazione e il coordinamento con le squadre di emergenza della piattaforma.

Esercitazioni di Salvataggio:

- Devono essere eseguite esercitazioni di salvataggio complete almeno una volta ogni sei mesi sotto la supervisione dell'OIM (Offshore Installation Manager).
- Le esercitazioni devono rispettare tutte le norme di sicurezza e comprendere le procedure per l'abbandono piattaforma e ingresso nelle lance di salvataggio per tutto il personale. Per coloro che ricoprono la mansione di addetti alle lance di salvataggio dovranno prevedere anche l'ammaino, lo sgancio e una prova di navigazione.
- È obbligatorio garantire che tutto il personale della piattaforma partecipi almeno una volta all'anno a un'esercitazione di salvataggio.
- Laddove non fosse possibile garantire il ciclo di *training* a causa di comprovati e oggettivi impedimenti, sarà possibile sostituire la partecipazione alle esercitazioni con la conduzione del medesimo scenario di emergenza presso un centro di addestramento certificato.

Documentazione e Comunicazione:

- Al termine di ogni esercitazione/addestramento, deve essere redatta una relazione dettagliata da trasmettere alla Capitaneria di Porto entro 30 giorni.

Verifica del Sistema di Apertura di Emergenza dei Ganci di Ormeggio:

- Il sistema di apertura di emergenza dei ganci di ormeggio deve essere testato periodicamente con cavi in tensione, garantendo una copertura del 100% dei ganci nell'arco di 12 mesi.
- Per i ganci utilizzati dalle navi metaniere, il test del sistema deve coincidere con le operazioni di disormeggio.
- Gli esiti delle prove devono essere comunicati alla Capitaneria di Porto di Chioggia entro 30 giorni dall'esecuzione.

ART. 22 DOTAZIONI DI SICUREZZA DEL TERMINALE

Il Terminale deve essere dotato di mezzi collettivi di salvataggio, imbarcazioni e zattere, ubicati ed attrezzati in modo da garantire in caso di pericolo, un rapido e sicuro scampo al personale addetto. I mezzi predetti devono essere in grado di ospitare almeno il doppio delle persone presenti nel Terminale. Lo stato di manutenzione dei mezzi stessi deve essere accertato e controllato con adeguata periodicità.

Il Terminale deve avere una dotazione di cinture di salvataggio di tipo approvato, in numero non inferiore al 110 per cento di tutte le persone imbarcate. Le cinture devono essere conservate in luogo facilmente accessibile.

Il Terminale deve essere provvisto di salvagenti anulari, di numero non inferiore a due, muniti di sagola di lunghezza non inferiore a tre volte l'altezza del ponte dell'unità sul livello del mare, posti sui lati dell'unità ed assicurati in modo da consentire un rapido sgancio in caso di necessità. L'OIM è responsabile dell'attuazione delle procedure di emergenza, verificando la corretta esecuzione delle fasi di abbandono della piattaforma.

ART. 23 ALLOGGIE ALTRE PRESCRIZIONI

I locali destinati all'alloggio devono essere separati dalle aree di lavoro e non devono avere comunicazioni dirette con luoghi chiusi in cui si trovino serbatoi ed apparecchiature di produzione. I locali stessi devono essere collegati mediante agevoli vie di transito, tenute sgombre, ai posti ove si trovino attrezzature di salvataggio o altri dispositivi per il rapido scampo.

Essi devono inoltre essere sufficientemente isolati da rumori, ventilati, riscaldati quando occorra e adeguatamente illuminati.

I quartieri abitativi devono essere tenuti in buono stato di pulizia e in ordine. Essi devono essere sufficientemente illuminati, ventilati o riscaldati.

Una scorta adeguata di acqua potabile e viveri deve essere sempre disponibile.

Deve essere predisposto un locale adibito ad infermeria con attrezzature di pronto soccorso ed in particolare con apparecchi per la respirazione artificiale e barelle per il trasporto degli infortunati.

Sul Terminale deve essere sempre presente almeno una persona qualificata per prestare i primi soccorsi. Questa persona deve aver completato un corso di formazione certificato in primo soccorso riconosciuto a livello internazionale.

Inoltre, devono essere disponibili sul Terminale altre persone addestrate a praticare la respirazione artificiale e le tecniche di rianimazione cardiopolmonare (RCP). Tale personale deve aver completato un corso di formazione certificato in RCP e pronto soccorso, conforme agli standard internazionali.

Il Terminale deve essere provvisto, oltre che della normale via di accesso o di uscita del personale, di mezzi ausiliari come scale rigide o altri sistemi che consentano il sollecito abbandono dell'unità da parte del personale in caso di pericolo.

Il percorso sulla piattaforma deve essere recintato con parapetti. I piani di camminamento e le aree di lavoro non devono essere sdruciolevoli; i passaggi e le scale devono essere muniti di corrimano.

Il perimetro dell'elisuperficie deve soddisfare le disposizioni di legge e/o direttive emanate dagli organi ministeriali competenti e da ENAV.

ART. 24 AVVICENDAMENTI DEL PERSONALE E RIFORNIMENTI

Non sono consentite operazioni di bunkeraggio della nave metaniera né durante l'ormeggio al Terminale né all'interno della Zona di Sicurezza. Non è consentito fornire materiali o fare provviste durante le operazioni commerciali.

L'imbarco e lo sbarco di personale a bordo della nave metaniera all'interno dell'area "ATBA" deve essere preventivamente comunicato al Terminale ed alla Capitaneria di Porto, e da questa consentito secondo le disposizioni di sicurezza marittima (*ship & port security*) in vigore. Il comandante della nave è responsabile di verificare l'identità di tutte le persone che salgono a bordo della sua nave.

A richiesta e sotto la responsabilità del Comandante della nave, la Capitaneria di Porto ed il Terminale possono ammettere l'accesso a bordo della nave ormeggiata, per motivi di lavoro o altri giustificati motivi, purché non siano ancora iniziate le operazioni commerciali.

ART. 25 TRASFERIMENTO DI CARBURANTE E MERCI PERICOLOSE AL/DAL TERMINALE

Il trasferimento al Terminale di carburante e di merci pericolose avverrà tramite un sistema di trasferimento idoneo.

Il materiale sarà trasportato e trasferito usando navi e serbatoi/contenitori adeguatamente progettati e certificati per tale servizio.

A bordo del mezzo che trasporta e trasferisce tali merci devono essere presenti e pronte all'uso panne in quantità sufficiente a circoscrivere l'area interessata da eventuali spargimenti di carburante.

In ogni momento le operazioni di trasferimento delle sostanze devono essere adeguatamente monitorate sia dalla Sala controllo del Terminale che dalla nave rifornitrice.

ART. 26 GESTIONE DEI RIFIUTI (PERICOLOSI E NON)

Tutti i rifiuti generati dalla piattaforma devono essere gestiti in conformità con le normative ambientali locali e internazionali, con particolare attenzione allo smaltimento sicuro dei materiali pericolosi. Tali rifiuti prodotti a bordo del Terminale devono essere conferiti a terra attraverso il trasbordo su idoneo mezzo nautico munito di autorizzazione al trasporto dei rifiuti, per la successiva consegna ad opportuni impianti di ricezione dei rifiuti. Le operazioni di trasbordo dei rifiuti pericolosi non dovranno essere svolte in presenza di nave gasiera affiancata al Terminale.

Dovrà essere effettuata la registrazione di tutti i rifiuti conferiti ai suddetti mezzi nautici e/o consegnati da parte di quest'ultimo alle ditte iscritte all'Albo dei Gestori Ambientali, attraverso la compilazione dei registri previsti dalla convenzione MARPOL e/o dalla normativa italiana in materia di gestione e trasporto dei rifiuti. Le ricevute di ricezione dei rifiuti conferiti dovranno essere conservate per il tempo previsto dalla predetta normativa.

Dovranno essere adottate tutte le precauzioni del caso per prevenire la dispersione accidentale in mare, diretta o indiretta, di rifiuti liquidi e/o solidi durante le fasi di trasbordo degli stessi dal Terminale all'unità che effettua il ritiro.

ART. 27 NORME DI RINVIO

Per quanto non previsto dal presente regolamento si rimanda al decreto ministeriale 2 agosto 2007 e, per quanto applicabile, alla normativa vigente in materia di sicurezza portuale e marittima.

ANNEX

ROUTEING MEASURES OTHER THAN TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

ESTABLISHMENT OF AN AREA TO BE AVOIDED/MANDATORY NO ANCHORING AREA IN THE APPROACHES TO THE GULF OF VENICE

(Reference chart: Italy 924, 2005 edition.

Note: This chart is based on DATUM Rome 1940)

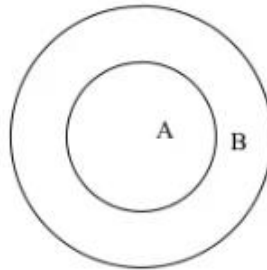
(Description of an Area to be Avoided and Mandatory No Anchoring Area

(The co-ordinates listed below are in WGS 84 Datum)

Area to be Avoided and Mandatory No Anchoring Area

The area within the circle of 1.5 nautical miles centred on the following geographical position:

(1) 45° 05'.30 N 012° 35'.10 E



Notes:

A = Safety zone within a circle of 2,000 metres radius from the centre of the terminal.

B = Area to be Avoided/Mandatory No Anchoring Area within a circle of 1.5 nautical miles radius from the centre of the terminal (overlapping the safety zone).

ALLEGATO 2: REGOLAMENTO PER IL PILOTAGGIO.

Le navi di stazza lorda (GT) superiori a 500 che devono entrare nell'area ATBA o devono uscirne devono avvalersi del servizio di pilotaggio.

Ciascun mezzo nautico dedicato al servizio presso il Terminale-dovrà avere le seguenti caratteristiche:

- non meno di 12 mt di L.F.T. e 3 mt di larghezza;
- capacità di navigare ad una velocità di almeno 18 nodi;
- essere dotato di VHF, impianto Radar, ecoscandaglio, sistema GPS e cartografia elettronica della zona;
- essere iscritto nei RR.NN.MM. e GG.;
- essere abilitato al servizio speciale di pilotaggio;
- essere dotato delle necessarie certificazioni per navigazione nazionale costiera, o eventualmente limitata, ma in modo non preclusivo allo svolgimento dell'attività presso il Terminale.

Quando i mezzi siano momentaneamente indisponibili, il Pilota può servirsi di altri mezzi idonei previa autorizzazione della Capitaneria di Porto.

Il mezzo dovrà stazionare a Porto Levante o a Chioggia.

Il pilota, nell'esecuzione del suo servizio deve attenersi alle disposizioni dell'Autorità Marittima. Le navi dirette al terminal devono imbarcare il pilota nella zona di ancoraggio denominata "CST" o, previo assenso della Capitaneria di porto di Chioggia, in altro punto comunque all'esterno dell'ATBA,

Il Pilota deve rimanere a bordo della nave metaniera per tutta la durata della sosta al Terminale e dovrà mantenersi sempre interfacciato con il Comandante della stessa al fine di fronteggiare le eventuali situazioni di emergenza o di peggioramento delle condizioni meteo che possano rendere necessario il disormeggio della nave.

In caso di qualsiasi incidente che dovesse verificarsi durante il pilotaggio, il pilota deve darne immediata notizia all'Autorità Marittima.

Per le navi diverse dalle navi metaniere le modalità di svolgimento del servizio verranno all'uopo stabilite dall'Autorità marittima.

In tal caso il pilota ha l'obbligo di redigere un rapporto contenente gli elementi atti a ricostruire l'avvenimento nonché i dati meteorologici presenti in zona durante l'evento.

Per poter svolgere il servizio in questione il Pilota deve essere iscritto nei registri di cui all'art. 90 Cod.Nav., munito di tessera personale di riconoscimento di cui all'art. 128 Reg.c.nav.

ALLEGATO 3: REGOLAMENTO PER L'ORMEGGIO

Le navi di stazza lorda (GT) superiore a 500 che devono ormeggiare al Terminale devono avvalersi di un nucleo di ormeggiatori, la cui idoneità dovrà essere accertata dalla Capitaneria di Porto, che soddisfi le condizioni di sicurezza del presente Allegato.

L'operazione di ormeggio consiste principalmente nel complesso di prestazioni necessarie ad assicurare l'attracco della nave; essa ha inizio nel momento in cui gli ormeggiatori iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è definitivamente ormeggiata in sicurezza secondo le indicazioni del Comando di bordo.

L'operazione di disormeggio consiste pertanto nell'insieme di prestazioni necessarie a liberare la nave dagli ormeggi; essa ha inizio dal momento in cui gli ormeggiatori iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è completamente disimpegnata.

Il nucleo deve essere provvisto, per l'espletamento del servizio, di almeno un'imbarcazione a motore avente buona stabilità, manovrabilità e caratteristiche idonee ad operare nelle condizioni operative previste ed autorizzato a ciò dalla Capitaneria di Porto a norma dell'art. 3 del presente Regolamento.

A tal fine:

- gli spazi di coperta devono avere dimensioni tali da consentire un sicuro svolgimento del servizio;
- i mezzi nautici dedicati all'attività presso il Terminale devono essere di tipo semidislocante e capaci di navigare ad una velocità di almeno 18 nodi, devono essere dotati di impianto VHF, impianto Radar, ecoscandaglio, sistema GPS e cartografia elettronica della zona;
- la capacità di tiro delle imbarcazioni deve essere sufficiente a consentire il rimorchio e la manovra di cavi d'ormeggio e la stesura degli stessi per almeno 100 mt;
- i mezzi devono essere iscritti nei RR.NN.MM. e GG. ed essere in possesso delle certificazioni per navigazione nazionale costiera, eventualmente limitata, ma in modo non preclusivo allo svolgimento dell'attività;
- le imbarcazioni devono essere condotte da personale in possesso dei necessari titoli e qualifiche e qualunque sostituzione deve essere preventivamente autorizzata dalla stessa Capitaneria.

Gli ormeggiatori quando svolgono servizio presso il Terminale devono indossare i previsti dispositivi di protezione individuale e le dotazioni di sicurezza minime di cui alla seguente lista esemplificativa e non esaustiva:

- ✓ Calzature antidrucciolo;
- ✓ Vestiti ignifughi a manica lunga;
- ✓ Elmetto;
- ✓ Occhiali;
- ✓ Guanti da lavoro;
- ✓ Giubbotto salvagente;
- ✓ Radio VHF portatile antideflagrante.

La presenza dell'imbarcazione e del relativo equipaggio nei pressi del Terminale è obbligatoria per l'intera durata delle operazioni di ormeggio e di disormeggio.

Due ormeggiatori dovranno restare a bordo del Terminale durante tutta l'operazione di scarica della nave.

Il nucleo deve essere composto da almeno 8 (otto) ormeggiatori per le operazioni di ormeggio e 4 (quattro) per le operazioni di disormeggio.

Per poter svolgere il servizio in questione gli ormeggiatori devono essere iscritti nei registri di cui all'art. 208 Reg.Nav.Mar., ed autorizzati ad assumere detto incarico dalla Capitaneria di Porto del Porto di provenienza ed ottenere il "nulla osta" del proprio Capo Gruppo.

Per le navi diverse dalle navi metaniere le modalità di svolgimento del servizio ed il numero degli ormeggiatori e dei mezzi, verranno all'uopo stabiliti dall'Autorità marittima.

ALLEGATO 4: REGOLAMENTO PER IL RIMORCHIO

Tutte le Navi che ormeggiano e disormeggiano al Terminale devono essere assistite dai rimorchiatori approvati dal Terminale, autorizzati dalla Capitaneria di Porto e che soddisfino le condizioni di sicurezza di cui al presente Allegato.

Il numero dei rimorchiatori ed il tiro alla bitta devono essere non inferiori a quanto stabilito dai regolamenti del Terminale, come risulta riportato nella seguente tabella:

Tipologia unità	Numero e tiro minimo dei rimorchiatori per l'operazione di ormeggio	Numero e tiro minimo dei rimorchiatori per l'operazione di disormeggio
Navi gasiere	4 x 65ton (tiro alla bitta medio tra prua e poppa)	4 x 65ton (tiro alla bitta medio tra prua e poppa)
Altre unità	Da stabilire in apposita commissione tecnica A.M.	Da stabilire in apposita commissione tecnica A.M.

Durante la permanenza all'ormeggio della nave, tutti i rimorchiatori devono restare nei pressi del Terminale, pronti a dare assistenza alla stessa.

Almeno due rimorchiatori devono restare nelle immediate vicinanze della nave ed essere disponibili a prestare assistenza per il disormeggio e/o supporto antincendio entro 10 minuti.

Gli altri rimorchiatori devono restare ad una distanza tale da essere disponibili in breve tempo.

Il temporaneo ed eccezionale allontanamento anche di uno solo dei suddetti mezzi dovrà essere debitamente autorizzato dalla Capitaneria di porto di Chioggia, previo parere favorevole del Pilota in servizio, dell'OIM e del Comando di bordo.

I rimorchiatori saranno ad uso esclusivo delle operazioni di ormeggio delle navi metaniere al Terminale e dovranno rimanere in prossimità del Terminale durante l'intera fase di scarica della nave effettuando attività di sorveglianza.

Per le navi diverse dalle navi metaniere le modalità di svolgimento del servizio verranno all'uopo stabilite dall'Autorità marittima.

I rimorchiatori forniranno assistenza in caso di partenza non programmata della nave metaniera ed in caso di incendio.

I rimorchiatori in attesa, muniti di regolare titolo concessorio rilasciato dall'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale, stazionano nel porto di Chioggia, compatibilmente con gli orari di sollevamento del Sistema Mo.S.E.

La società che fornirà il servizio di rimorchio dovrà mettere a disposizione un numero minimo di 4 rimorchiatori aventi le seguenti caratteristiche minime:

- Iscrizione nei registri comunitari;
- Classificazione ESCORT TUG – SALVAGE TUG – UNRESTRICTED NAVIGATION – FIRE FIGHTING SHIP 1 / WATER SPRAYING o equivalente;
- Almeno 2 motori riceventi forza motrice da motori diesel separati;
- Capacità di invertire la spinta di 180 gradi in meno di 15 secondi;
- Capacità di tiro equivalente a 65 ton, sia in qualità di trattore che di spintore;
- Capacità antincendio equivalente a Fire Fighting 1;
- Visibilità dal ponte di comando a 360 gradi;
- Impianto VHF, radar, sistema GPS marino e cartografia elettronica della zona.

Tutte le imbarcazioni devono essere condotte da personale in possesso dei necessari titoli e qualifiche e devono essere munite delle necessarie dotazioni di bordo.