



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
CAPITANERIA DI PORTO DI ORISTANO

ORDINANZA n. 54/2021

**DISCIPLINA DELL'ACCOSTO DI NAVI GASIERE ALLA BANCHINA "HIGAS" IN
CONCESSIONE ALLA SOCIETÀ HIGAS S.R.L.**

Il sottoscritto Capitano di Fregata (CP) Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di ORISTANO:

- VISTO** il Decreto Dirigenziale n. 673 del 02 agosto 2007 del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto recante "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";
- VISTO** il D.Lgs. n° 105 del 26 giugno 2015 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose" con particolare riferimento agli artt. 10 (composizione e funzionamento del Comitato Tecnico Regionale), 12 (obblighi generali del gestore), 13 (notifica), 14 (politica di prevenzione degli incidenti rilevanti) 15 (rapporto di sicurezza), 17 (procedura per la valutazione del rapporto di sicurezza), 20 (piano di emergenza interno) e 21 (piano di emergenza esterno);
- VISTO** il Decreto Ministeriale in data 09/08/2000 "Linee Guida per l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza";
- VISTA** la documentazione presentata dalla società Higas s.r.l., in seno alla procedura prevista dall'art. 16, c. 2 del D. Lgs. 105/2015 sul Rapporto Definitivo di Sicurezza;
- VISTO** l'articolo 218 del D.P.R. 8 novembre 1991 n° 435 "Regolamento per sicurezza della navigazione e della vita umana in mare" inerente alla sorveglianza antincendio sulle navi nei porti;
- VISTO** il Capitolo VII della convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare ed il relativo protocollo del 1978 (SOLAS 1974/78) e successive modificazioni;
- VISTO** il codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa (IGC);
- VISTA** la legge 979/1982 recante "Disposizioni per la difesa del mare" e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** l'Ordinanza n. 02/2008 in data 07.02.2008 dell'allora Ufficio Circondariale Marittimo di Oristano che approva il "Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel Golfo di Oristano, nei pontili di Torregrande e nel porto di Oristano";
- VISTA** la concessione demaniale marittima a favore della società Higas s.r.l., atto formale n. 04/2020 in data 29.04.2020 dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna.;

- VISTO** il certificato di collaudo rilasciato in data 24 marzo 2021 dall'Ing. Andrea CARPITA, inerente le opere di adeguamento della banchina portuale esistente, atta a permettere l'attracco di navi gasiere e lo scarico del GNL al nuovo impianto di gassificazione HIGAS;
- VISTO** il verbale di riunione della commissione locale prevista dall'art. 48 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione, eseguita in data 24 marzo 2021, al fine di verificare i presupposti per il rilascio del richiesto servizio provvisorio delle opere realizzate nelle more del collaudo definitivo al deposito costiero della Higas s.r.l.
- VISTO** il rapporto tecnico elaborato dalla società Cetena S.p.a. in data 12.11.2020, a seguito delle simulazioni di manovra per il porto di Oristano eseguite in data 15 e 16 luglio 2020;
- VISTO** il verbale della riunione tecnica tenutasi in data 18.03.2021 presso gli uffici della Capitaneria di Porto di Oristano alla quale hanno partecipato rappresentanti della Corporazione dei piloti del porto e della Società "Moby S.p.a." concessionaria del servizio di rimorchio in porto;
- VISTA** la nota assunta a prot. n. 8029 in data 26 aprile 2021 di questa capitaneria di Porto, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili autorizza all'utilizzo provvisorio dell'impianto in attesa del collaudo interministeriale per il rilascio dell'esercizio definitivo;
- VISTA** la nota assunta a prot. n. 8047 in data 26 aprile 2021 di questa capitaneria di Porto, con la quale il Ministero della Transizione Ecologica autorizza all'utilizzo provvisorio dell'impianto in attesa del collaudo;
- VISTA** la nota assunta a protocollo n. 17144 in data 02.09.2021 di questa Capitaneria di Porto con la quale la Corporazione dei Piloti di Sant'Antioco, Portovesme e Oristano ha fatto pervenire le proprie osservazioni e considerazioni in merito alla manovra di ormeggio e all'accosto della M/N Avenir Accolade, IMO n. 9830903, avente lunghezza fuori tutto di 124 metri, pescaggio 5,7 metri presso la banchina in concessione alla società Higas s.r.l.;
- VISTO** il "Regolamento del porto di Oristano" approvato con Ordinanza n. 51/2021;
- VISTA** la nota prot. n. 22662 datata 26.11.2021 con la quale la capitaneria di porto di Oristano ha richiesto il pare di competenza al Comando Provinciale VV.F. di Oristano relativamente all'Ordinanza predisposta inerente il terminal Higas;
- VISTA** la nota prot. n. 10173 datata 01.12.2021 del Comando Provinciale dei VV.F. di Oristano con la quale ha concordato con i contenuti dell'Ordinanza trasmessa dalla capitaneria di porto di Oristano;
- RITENUTO** necessario ed opportuno, al fine di garantire gli interessi di sicurezza della navigazione e portuale, della salvaguardia della vita umana in mare e della tutela dell'ambiente marino, predisporre una specifica disciplina regolamentare connessa alla tipologia di navi gasiere che attraccano alla banchina in concessione alla società Higas s.r.l., in aderenza alle normative internazionali, comunitarie e nazionali esistenti, ad integrazione di quanto già previsto all'interno del succitato "Regolamento del porto di Oristano";
- VISTI** gli articoli 30, 52, 62, 65, 81 del Codice della Navigazione e gli articoli 48, 50 e 59 del relativo Regolamento di Esecuzione.

ORDINA

Articolo 1

Disciplina degli accosti presso la banchina denominata “Higas” del porto di Oristano

L'attracco alla banchina denominata “Higas” del porto di Oristano in concessione alla Soc. Higas s.r.l., d'ora in poi chiamata terminal, è riservato esclusivamente alle navi gasiere aventi le seguenti dimensioni massime: lunghezza fuori tutto pari a 160 metri, larghezza fuori tutto 24 metri e pescaggio 8,2 metri.

L'ormeggio delle navi gasiere deve avvenire esclusivamente per il tempo strettamente necessario alle operazioni di movimentazione del prodotto.

Articolo 2

Requisiti delle navi metaniere dirette al terminal

Le navi metaniere dirette al terminal devono rispettare i requisiti ed essere in possesso della documentazione e delle certificazioni previsti dalla vigente normativa, ed in particolare dal Decreto Dirigenziale 02/08/2007 n. 673 del 02 agosto 2007 recante “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”.

Il Comandante della nave, prima dell'inizio delle operazioni di scarica, deve confermare al terminal ed alla Capitaneria di porto di aver ricevuto copia del “Piano di Emergenza Interno” predisposto dal Terminal GNL.

Nella gestione della sosta delle navi metaniere presso il terminal, la nave deve attenersi a quanto stabilito dal proprio SSP (Ship Security Plan) ed il terminal a quanto stabilito nel proprio PFSP (Port Facility Security Plan).

Articolo 3

Operazioni di ormeggio e disormeggio

Le manovre di avvicinamento, ormeggio e disormeggio delle navi devono essere effettuate in osservanza delle pertinenti norme COLREG 1972, devono avvenire in condizioni meteomarine favorevoli, con visibilità buona e alle ulteriori condizioni specificate negli artt. 4, 5 e 6 della presente Ordinanza.

Le suddette manovre devono essere concordate tra comandante della nave, il pilota del porto di turno ed il responsabile di turno del terminal e dovranno rispettare le determinazioni dell'Autorità Marittima, che dovrà essere interessata in caso di situazioni straordinarie.

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

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 presenza di gas o vapori infiammabili e dovrà essere disponibile un ricetrasmittitore portatile di emergenza a bordo della nave.

Le operazioni di ormeggio delle navi metaniere al terminale devono avvenire esclusivamente in condizioni di vento (singola raffica rilevata nei 10' precedenti la manovra) inferiore ai 25 nodi.

Art. 4

Misure particolari per l'esecuzione delle manovre di ormeggio e disormeggio di navi con lunghezza fuori tutto sino a 123 metri

Per l'esecuzione delle manovre di ormeggio e disormeggio di navi sino a 123 metri di lunghezza fuori tutto dovranno essere rispettate le ulteriori seguenti misure:

1. essere utilizzati almeno 2 (due) rimorchiatori di tipo tradizionale e di idonea potenza;
2. in caso di arrivo e partenza di navi che per le loro caratteristiche possano costituire pericolo per la complessiva sicurezza portuale, anche su richiesta del pilota di turno e/o del comandante della nave, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di disporre l'utilizzo di ulteriori rimorchiatori;
3. durante tutta la permanenza della nave all'ormeggio dovrà essere garantita la presenza di almeno 1 (uno) rimorchiatore di idonea potenza pronto alla manovra in assistenza.

Articolo 5

Misure particolari per l'esecuzione delle manovre di ormeggio e disormeggio di navi con lunghezza fuori tutto compresa tra 123 metri e 160 metri

Per l'esecuzione delle manovre di ormeggio e disormeggio di navi aventi lunghezza fuori tutto compresa tra i 123 ed i 160 metri dovranno essere rispettate le ulteriori seguenti misure:

1. essere utilizzati almeno 2 (due) rimorchiatori di cui almeno uno di tipo azimutale e di idonea potenza;
2. In caso di arrivo e partenza di navi che per le loro caratteristiche possano costituire pericolo per la complessiva sicurezza portuale, anche su richiesta del pilota di turno e/o del comandante della nave, l'Autorità Marittima si riserva la facoltà di disporre l'utilizzo di ulteriori rimorchiatori;
3. durante tutta la permanenza della nave all'ormeggio dovrà essere garantita la presenza di almeno 1 (uno) rimorchiatore di tipo azimutale e di idonea potenza pronto alla manovra in assistenza.

Articolo 6

Misure particolari per la sicurezza della navigazione portuale, degli ormeggi, disormeggi e delle manovre delle navi

A prescindere dalla lunghezza fuori tutto, tutte le navi destinate all'accosto presso la banchina denominata "Higas" del porto di Oristano dovranno adottare le seguenti ulteriori misure:

1. all'entrata, uscita o movimento in porto, come pure durante la sosta in porto o in rada, le navi devono alzare ad altezza ed in posizione tale da essere ben visibili per tutto il giro dell'orizzonte:
 - a) durante le ore diurne: una bandiera rossa (lettera B del Codice Internazionale dei Segnali);
 - b) durante le ore notturne: un fanale a luce rossa, della portata di almeno due miglia;

2. le manovre di tonneggio, ormeggio, disormeggio o di spostamento in porto delle navi, devono essere eseguite con cavi di fibra vegetale o sintetica in buono stato di efficienza;
3. l'ormeggio deve essere effettuato in modo tale da consentire, in caso di necessità, una rapida manovra di disormeggio e di uscita. Ogni ormeggio deve essere eseguito mediante il posizionamento di cavi alla lunga, traversini e *springs* la cui tesatura deve essere tenuta sempre sotto controllo;
4. le navi ormeggiate devono mantenere, a prora e a poppa, uno o più cavi d'acciaio, con gassa terminale appennellata fuori bordo, pronti per essere usati come cavi da rimorchio in caso di emergenza. La lunghezza del cavo non deve essere inferiore a 30 metri;
5. a bordo deve essere assicurata, durante la permanenza in porto o in rada, la presenza continua del personale marittimo prescritto dalle locali norme vigenti in materia; la consistenza dell'equipaggio a bordo deve comunque essere sufficiente sia per la corretta e sicura conduzione delle operazioni commerciali, di assetto nave e di sicurezza che, in particolare, per consentire il rapido disormeggio e l'uscita dal porto della nave stessa;
6. l'apparato motore di propulsione (nel caso di nave avente due o più apparati propulsori, almeno uno di essi) deve essere sempre pronto a funzionare. In difetto l'Autorità Marittima può consentire il carico, lo scarico e la sosta solo ove sia assicurata l'assistenza della nave da un adeguato numero di rimorchiatori. In ogni caso la nave deve essere sempre pronta a muovere anche senza la propria propulsione;
7. qualora il personale del terminal rilevasse anomalie del sistema di ormeggio richiederà al Comando della nave di intervenire con eventuali azioni correttive che si rendessero necessarie;
8. il terminal dovrà essere dotato di un sistema di sgancio rapido dei cavi (*Quick Release*);
9. il terminal deve provvedere affinché dettagliate informazioni sulle previsioni meteo marine della zona delle operazioni e gli avvisi di burrasca siano raccolti dal proprio personale;
10. durante la permanenza della nave presso il terminal devono essere rilevate dallo stesso, con continuità e mediante idonee apparecchiature, la direzione e la velocità del vento. Le informazioni raccolte e i dati rilevati devono rimanere a disposizione per 2 mesi e devono essere comunicati, su richiesta, alla Capitaneria di porto;
11. durante le ore notturne o in situazioni di scarsa visibilità deve essere garantita una adeguata illuminazione artificiale, fornita dalla nave per la zona di coperta e *manifold*, fornita dal terminal sul pontile e per le zone di accesso a bordo e zona bracci di scarica;
12. Personale della nave deve presidiare continuamente lo scalandrone e l'area dei *manifold*;
13. Riparazioni o altri tipi di lavoro che possano rendere la nave incapace di muovere in autonomia non sono autorizzati.
14. Durante la permanenza della nave al terminal, il sistema antincendio di bordo e del terminal deve essere efficiente e pronto all'uso; in caso contrario, la nave dovrà essere disormeggiata.

Articolo 7

Esame e verifica dell'attrezzatura di trasferimento del carico

Il Terminal è tenuto ad ispezionare periodicamente i bracci di scarica e testarli ogni volta prima di iniziare le operazioni commerciali il sistema di collegamento degli stessi.

Dettagli delle procedure di ispezione e di test devono essere contenuti nel Manuale di Gestione del Carico (Cargo Handling Manual) e nelle Procedure Operative del Terminal.

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 del sistema "Emergency Shut Down" (ESD) devono essere confermate da ambo le parti.

Articolo 8

Responsabilità per le operazioni di scarica del gnl

Ferme restando le disposizioni del regolamento interno del terminale inerenti il flusso delle comunicazioni, il Responsabile di turno del Terminal e il Comandante della nave devono immediatamente informare la Capitaneria di porto di qualsiasi evento che possa compromettere o modificare il corso normale delle operazioni. Durante le operazioni commerciali dovrà essere presente sul terminal personale opportunamente addestrato al fine di monitorare tutte le operazioni di trasferimento del GNL; detto personale dovrà essere sempre in contatto diretto con il personale di bordo addetto alle operazioni di scarico.

Articolo 9

Procedure per le operazioni di scarica del gnl

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

- Comunicazione tra Nave / Terminale;
- Check-list di sicurezza Nave / Terminale;
- Procedure d'emergenza;
- Piano gestione del carico;
- Piano gestione zavorra;

Eventuali accordi scritti tra il 1° Ufficiale di Coperta (Cargo Officer) e il rappresentante del Terminal possono essere definiti relativamente a:

- Movimentazione del carico;

Sistemi comunicazione tra bordo e terminale. Prima di iniziare le operazioni di scarica, il 1° Ufficiale di Coperta (Cargo Officer) ed un rappresentante del terminal devono completare la "check list di sicurezza Nave/Terminale" prevista dal decreto ministeriale del 2 Agosto 2007 e successivamente emendamenti. La check list di sicurezza debitamente ed integralmente compilata per le rispettive competenze da entrambe le parti deve essere trasmessa alla Capitaneria di porto.

Tutti i bracci di scarica utilizzati dal Terminal dovranno essere dotati di un sistema di "Emergency Shut Down" (ESD), mentre la nave metaniera dovrà essere dotata di un analogo sistema (ESD) compatibile con il sistema installato nel Terminal.

La corretta attivazione dei sistemi "Emergency Shut Down" (ESD) sopra descritti dovranno essere verificati prima di ogni scarica.

Sia il personale di bordo che il personale del terminale impegnato in operazioni commerciali devono conoscere il funzionamento del sistema di "Emergency Shut Down" ed essere istruiti ad attivarlo correttamente in caso di pericolo.

Durante le operazioni commerciali il personale di bordo e il personale del terminale, ciascuno per il proprio ambito di competenza, devono effettuare i controlli periodici previsti nella "check list" di sicurezza onde accertare il perdurare delle condizioni di sicurezza.

Se tali condizioni vengono a mancare, il Comandante della nave o il Responsabile di turno del Terminal, devono ordinare l'immediata sospensione delle operazioni di trasferimento del GNL e, se necessario, verrà predisposto il disormeggio della nave, inviandone comunicazione alla sala operativa della Capitaneria di porto.

Durante le operazioni di trasferimento del GNL attrezzature e persone che non fanno parte dell'equipaggio nave o del personale tecnico del terminale o che non sono state autorizzate dal Comandante o dal Responsabile di turno del Terminale GNL Italia non possono accedere alle zone interessate dalle operazioni.

Qualora durante le operazioni di scarica la visibilità scenda al di sotto di 100 metri dovrà essere posta la massima attenzione e dovranno essere prese le necessarie precauzioni, anche in relazione alla sicurezza del personale di guardia sul ponte della nave e sul terminal.

La nave è tenuta a lasciare l'ormeggio una volta ultimate le operazioni commerciali e/o tutte quelle altre che attengano strettamente al "ciclo nave" (imbarco/sbarco equipaggio, imbarco/sbarco viveri e/o pezzi di ricambio, visite ente tecnico), fatte salve le esigenze operative del terminal che comportino la necessità di avere il pontile libero e comunque nei limiti temporali consentiti nel "Rapporto di Sicurezza" dello Stabilimento.

A tale scopo, da parte del Comandante della nave, devono essere poste in essere tutte le azioni necessarie affinché le operazioni attinenti il "ciclo nave" si concludano secondo i vincoli e nei tempi sopra specificati.

La nave deve inoltre lasciare l'ormeggio, previa informazione e conseguente autorizzazione da parte della Capitaneria di porto, per motivi di sicurezza o in caso di condizioni meteo marine avverse.

Nei casi in cui la nave permanga all'ormeggio presso il Terminal pur avendo ultimato le operazioni commerciali, l'assetto di sicurezza della stessa e del terminal deve essere quello stesso previsto per "nave operativa all'ormeggio", ad eccezione delle comunicazioni che devono avvenire unicamente tramite canale radio V.H.F. can.14 o telefonia esterna e ad eccezione della presenza dello scalandrone che deve essere ritirato.

Articolo 10

Sospensione delle operazioni di scarica per motivi di sicurezza

Il Comandante della nave o il Responsabile di turno del Terminal, in caso di peggioramento delle condizioni meteo marine, di danni alle attrezzature connesse alle operazioni di trasferimento del GNL o di qualsiasi altro problema che possa mettere a rischio la sicurezza del personale, della nave, del terminale o dell'ambiente marino, deve ordinare a seconda dei casi una o più delle seguenti procedure di emergenza, ammesso che ciò non determini un rischio ancora più grande:

- A) l'immediata sospensione delle operazioni di scarica;
- B) lo stacco dei bracci di scarica;
- C) il disormeggio della nave.

Articolo 11

Vigilanza antincendio

Presso il terminal, la vigilanza antincendio, nelle tipologie di assetto operativo previste con particolare riferimento alle operazioni commerciali di scarica Gas Naturale Liquefatto da parte di nave gasiera, è assicurata sulla base delle procedure proprie per lo stesso stabilite, rispettivamente, nel “Documento sulla politica di prevenzione degli incidenti rilevanti”, che contiene i criteri in base ai quali si articola il “Sistema di gestione della sicurezza per la prevenzione degli incidenti rilevanti”, nonché nel “Rapporto di sicurezza” approvato dal Comitato Tecnico Regionale per la prevenzione incendi della Regione Sardegna.

Per quanto attiene la nave cisterna intentata in operazioni commerciali di scarica presso il pontile del terminal, nelle tipologie di assetto operativo per la stessa stabilite, la vigilanza antincendio, ai sensi della vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione, è assicurata dal personale di bordo, sotto la direzione del Comandante della nave.

In particolare, durante le operazioni commerciali di scarica del GNL (gas naturale liquefatto) e quindi nel momento dell'interfaccia dei sistemi nave/Terminale, la vigilanza è organizzata secondo le procedure previste dalla “Chek-list di sicurezza nave/terminale di cui al Decreto Dirigenziale del 02.08.2007 e s.m.i.,

Nel caso di eventi che fossero tali da modificare le condizioni di sicurezza ai fini della vigilanza antincendio come specificate nei precedenti commi, il Comandante della nave ed il Responsabile di turno del terminal, devono, ai sensi dell'articolo 9 della presente Ordinanza, immediatamente darne informazione alla Capitaneria di porto di Oristano.

Alla ricezione dell'informativa di cui trattasi, la Capitaneria di porto provvederà alle conseguenti azioni.

A bordo e a terra, oltre a quanto stabilito dalla lista di controllo di sicurezza nave/terra (“check-list”), il 1° Ufficiale, sotto la direzione del Comandante della nave ed il Responsabile di turno, prima dell'inizio delle operazioni di scarica e durante tutto il corso delle stesse devono verificare in particolar modo:

- che tutte le apparecchiature antincendio della nave e del terminal siano approntate per l'uso immediato;
- che i sistemi di arresto di emergenza (ESD) siano stati provati e funzionino correttamente;
- che siano rispettati i limiti imposti all'art.12 e quanto richiesto dall'art.13.

Le predette operazioni devono essere espressamente annotate nel giornale nautico ex articolo 174 - 4° comma del Codice della Navigazione, nonché sul quaderno delle consegne di competenza del terminal al fine di poter permettere il controllo, relativamente a tali procedure, da parte dell'Autorità marittima.

Articolo 12

Misure particolari antincendio

Sul terminale e sulle navi in banchina, durante le operazioni commerciali, ai fini della prevenzione incendi, sono vietate le seguenti attività:

1. Fumare al di fuori delle zone designate;
2. Utilizzare, in zone pericolose, dispositivi non a sicurezza intrinseca;
3. Eseguire lavori a caldo e/o operazioni che comportino l'uso di qualsiasi apparecchiatura elettrica, senza uno specifico nulla osta o permesso di lavoro scritto rilasciato dall'Autorità Marittima;

4. Effettuare attività di rigassificazione e trasferire prodotti da un serbatoio all'altro attraverso linee o manichette temporanee;

Durante la permanenza della nave all'ormeggio, dovrà essere garantita la presenza di una squadra antincendio a terra, composta da personale denominato "guardia fuochi", appositamente iscritto nei registri di cui all'articolo 68 del Cod. Nav..

Articolo 13

Misure particolari antinquinamento

La società Higas s.r.l., per mezzo della società concessionaria del servizio antinquinamento portuale, ha l'obbligo di organizzare il servizio di prevenzione antinquinamento allo scopo di poter intervenire prontamente ed efficacemente per circoscrivere e bonificare come previsto dal "Piano di Emergenza Interno".

Articolo 14

Situazioni di emergenza

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

In particolare, in caso di allarme a bordo della nave, il comandante della nave deve immediatamente interrompere le operazioni di scarica, intercettare il flusso di GNL e avvisare il terminale e, sotto la propria responsabilità, attivare tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza per la salvaguardia della nave e dell'equipaggio.

Articolo 15

Norme di rinvio

Per quanto non previsto dal presente regolamento si rimanda al Decreto Dirigenziale 02/08/2007 n. 673 del 02 agosto 2007 e, per quanto applicabile, alla normativa vigente in materia di sicurezza.

Articolo 16

Norme sanzionatorie e finali

I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti ai sensi della normativa vigente in ragione della fattispecie.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza la cui pubblicità è assicurata mediante affissione all'Albo dell'Ufficio nonché mediante pubblicazione nella pagina "Ordinanze" del sito web istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/oristano.

Santa Giusta, lì 02.12.2021

IL COMANDANTE
C.F.(CP) Matteo GRAGNANI