



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

### ORDINANZA

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Livorno:

- Visto** il comma 1-quater dell'articolo 14 della L.84/1994 introdotto dalla L.230/2016, per il quale *“ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici [...] per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono anche le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri, come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee”*;
- Visto** *l'International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk (Codice IGC), adottato dall'IMO con la Risoluzione MSC 5.(48) e reso obbligatorio dal Capo VII della Solas in data 01 luglio 1986;*
- Visti** i propri decreti 230/2018 in data 31.12.2018 e 100/2019 in data 26.04.2019 con cui, anche alla luce del menzionato comma 1-quater dell'articolo 14 della L.84/1991, sono determinate nelle tariffe dei servizi di pilotaggio ed ormeggio le specificità applicabili ad unità che svolgono operazioni commerciali presso il terminale FSRU;
- Vista** la nota della Capitaneria di Porto di Livorno del 31 luglio 2014 Prot. 34477 con cui si comunica la deroga al limite di velocità previsto nella “zona di interdizione totale” per l'unità navale *crew boat* LNG Express;
- Vista** l'autorizzazione all'Esercizio definitivo ai sensi dell'Art. 48 del Regolamento del Codice della Navigazione emessa il 17 Marzo 2015 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Lettera Prot. No. 2858, sulla base del parere positivo emesso in data 28 Novembre 2014 dalla Commissione Interministeriale;
- Vista** la Licenza definitiva di Esercizio di Stazione Radioelettrica 23/006 rilasciata dalla Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postale – Divisione XXII Ispettorato Territoriale Toscana del Ministero delle Imprese e del Made in Italy in data 20 marzo 2023;
- Vista** la Licenza definitiva di Esercizio di Stazione Radioelettrica 15/006 rilasciata dalla Direzione Generale per le Attività Territoriali del Ministero dello Sviluppo Economico in data 03 marzo 2015;
- Visto** il Nulla Osta all'incremento della capacità di carico delle navi approvvigionatrici fino ad un valore non superiore a 200.000 m<sup>3</sup>, emesso dal Comitato Regionale Toscana con lettera n. U.0012505 del 23 Giugno 2015, con la quale ha preso atto della “Dichiarazione di non aggravio” presentata da OLT ai sensi dell'art. 2 comma 1 del D.M. 9 agosto 2000, per l'utilizzo delle navi metaniere fino ad un valore non superiore a 200.000 m<sup>3</sup>;
- Vista** la Dichiarazione n. 2015/LI/01/581-1 in data 1° luglio 2015 con la quale il RINA dichiara che l'installazione della *“K-bridge system platform”*, realizzato dalla Kongsberg Maritime AS, è stata verificata con successo;
- Visto** il Provvedimento prot. 0398 del 9 novembre 2015 con il quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha escluso dalla procedura di

- VIA gli aggiornamenti proposti da OLT ed ha autorizzato l'incremento del limite di capacità delle navi che possono accostare il Terminale fino a 180.000 m<sup>3</sup> circa;
- Vista** la Dichiarazione n. 2016/LI/01/322 in data 13 aprile 2016 con la quale il RINA certifica l'estensione del sistema BNWAS esistente anche alla centrale di controllo del carico;
- Vista** l'Autorizzazione della Capitaneria di Porto di Livorno per l'attracco delle Navi "New Panamax" prot. U.0015748 del 14 Aprile 2016;
- Vista** la Nota prot. 0021833 del 5 settembre 2016 con cui il Ministero dell'Ambiente comunica l'accoglimento dell'istanza di modifica del Decreto di Autorizzazione Integrata Ambientale n. 93 emesso il 15 marzo 2013 avanzata da OLT Offshore LNG Toscana S.p.a. e relativa a miglioramenti impiantistici;
- Vista** l'Autorizzazione all'esercizio definitivo dell'impianto e del relativo gasdotto sottomarino di collegamento a terra, ai sensi dell'art. 5 comma 2 del Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 23 Febbraio 2006, rilasciato dal MiSE con Decreto del 25 Luglio 2016.
- Vista** la Visita ispettiva triennale ai sensi dell'art. 49 RCN, effettuata dalla Commissione Interministeriale istituita ai sensi dell'art. 48 RCN, conclusasi positivamente con Verbali del 19 giugno e 9 luglio 2018 inviati con Nota della Capitaneria di Porto prot. U.0042614.02-10-2018, in corso di rinnovo.
- Vista** l'Autorizzazione di affidamento in gestione di attività oggetto della concessione demaniale marittima n. 469 del 10 Dicembre 2008 e ss.mm.ii. ai sensi dell'art. 45-bis del Codice della Navigazione come rinnovata dalla Capitaneria di Porto con Prot. 29044 in data 5 luglio 2019.
- Vista** la Dichiarazione n. 2019/LI/01/571 in data 16 luglio 2019 con la quale il RINA dichiara che le gru *Aft Crane Ps e Loading Arms Crane* installate sull'unità "FSRU Toscana" sono risultate idonee alla movimentazione di personale a bordo della predetta unità in ore notturne;
- Vista** la propria Ordinanza 6/2014 con cui, in data 29.01.2014, è stato approvato e reso esecutivo il "Regolamento delle attività del terminale rigassificatore FSRU Toscana";
- Visto** il Nulla Osta di fattibilità alla realizzazione, con prescrizioni, del terminale galleggiante FSRU Toscana, rilasciato, ai sensi dell'articolo 21 del Decreto Legislativo 334/99, dal Comitato Tecnico Regionale del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco (di cui all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica n.577/82) in data 5 novembre 2003;
- Vista** la Circolare sulla Sicurezza della Navigazione serie radiocomunicazioni n. 5 del 6 ottobre 2004 relativa alla Sostituzione delle dotazioni radioelettriche previste dal Regolamento di sicurezza con le apparecchiature di cui al capitolo IV della Convenzione SOLAS 74, come emendata (sistema GMDSS – *Global Maritime Distress and Safety System*);
- Visto** il Decreto n. DEC/DSA/01256 in data 15 dicembre 2004 con il quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, ha espresso parere favorevole alla compatibilità ambientale del terminale galleggiante per la rigassificazione di gas naturale liquido, localizzato al largo della costa tra Livorno e Marina di Pisa, con prescrizioni;
- Visto** il Decreto in data 23 febbraio 2006 con cui il Ministero delle Attività Produttive ha autorizzato la società OLT Offshore LNG Toscana s.r.l. alla costruzione ed all'esercizio di un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto;
- Visto** il verbale della riunione tenutasi in data 5 marzo 2008 presso la Capitaneria di Porto di Livorno per l'esame dello studio preliminare predisposto da OLT Offshore LNG Toscana sulla sicurezza della navigazione in prossimità del terminale offshore

di rigassificazione di gas naturale liquefatto;

- Visto** l'atto di concessione n. 469 Registro Atti, in data 10 dicembre 2008, con il quale l'Amministrazione Marittima ha concesso a OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., per la durata di anni 40, la temporanea occupazione e l'uso di specchi acquei ed area demaniale marittima per un totale di mq. 314.073 – corrispondenti all'area marina occupata dal sistema di ancoraggio e dalla rotazione del terminale intorno al sistema di ormeggio (rotazione centrata nel punto di coordinate 43°38'40"N, 009°59'20"E) nonché all'area occupata dalla condotta sottomarina di collegamento del terminale sino al confine demaniale – allo scopo di realizzare e gestire un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto GNL;
- Vista** la nota n. 2009/OUT/GENER/B/2159 in data 6 ottobre 2009 con la quale OLT S.p.A., nel riassumere lo stato dell'arte al momento ed inviare delle note tecniche a integrazione e chiarimento di quanto rappresentato nella riunione del 5 marzo 2008, dichiara, tra l'altro, che "il terminale opererà in base alla SOLAS e MARPOL" ed inoltre che "per garantire un regime di sicurezza affidabile, il terminal opererà nel rispetto di un Sistema Internazionale di gestione della Sicurezza e *Security* certificato dall'Amministrazione Marittima Italiana";
- Visto** il Rapporto di Sicurezza Definitivo n. 033470-BB-C00-000-HR-0300 redatto in data 26.03.2010 dalla società OLT Offshore LNG Toscana s.r.l. e le successive risposte alla richiesta di informazioni integrative che lo hanno modificato e implementato, nonché il Primo riesame quinquennale trasmesso al Comitato Tecnico Regionale del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco in data 2 aprile 2015 con nota prot. 0150;
- Visto** l'atto suppletivo n.470 Registro Atti, in data 28 maggio 2010, con il quale l'Amministrazione marittima, a parziale modifica dell'Atto di Concessione n. 469 Registro Atti, in data 10 dicembre 2008, ha portato l'area totale concessa da mq. 314.073 a mq. 315.450;
- Visti** il Procedimento di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, conclusosi con Provvedimento n. DVA-2010-25280 del 20.10.2010 relativo al terminale GNL al largo delle coste toscane (che dispone l'esclusione dalla procedura di V.I.A. a condizione del rispetto delle prescrizioni in esso indicate) e la determinazione n. DVA-2011-24915 del 4.10.2011 (che modifica la prescrizione n. 4 del procedimento n. 25280, relativa ai parametri limite di temperatura e ipoclorito di sodio nello scarico a mare del terminale di rigassificazione);
- Vista** la nota n. 20395 in data 05.11.2010 con cui il Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per l'energia Direzione Generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche - Div. VI fornisce ad OLT chiarimenti rispetto all'applicazione del D.P.R. 886 del 24 maggio 1979 e il dispaccio n. 20509 in data 18.10.2012 con cui lo stesso dicastero chiarisce la non applicabilità del D. Lgs. n. 624 del 25 novembre 1996;
- Visto** il dispaccio n. 06.02.25141/Uff. II- Sez. I in data 16.03.2011, con cui il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Reparto VI fornisce indicazioni circa la "Normativa in materia di sicurezza della navigazione e *security* applicabile al terminale di rigassificazione FSRU Toscana", richiamando l'applicabilità del regolamento di sicurezza nazionale - D.P.R. 435/91 - al terminale stesso;
- Vista** la nota n. 7577 in data 01.06.2012 con cui la Direzione Centrale per la prevenzione e la sicurezza tecnica area rischi industriali del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Ministero dell'Interno risponde al quesito sul rilascio del Certificato di Prevenzione Incendi chiarendo che, essendo il rigassificatore un impianto per cui è prevalente la componente navale, non dovrà essere rilasciato il Certificato di Prevenzione Incendi;

- Visti** i Provvedimenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare- Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.), con relative prescrizioni: n. DVA-2012-23515 del 1.10.2012 riguardante *"il numero di accosti annui delle navi metaniere necessari per approvvigionare il terminale GNL, nonché la tipologia delle navi metaniere"*, e n. DVA-2012-23531 del 2.10.2012 riguardante *"la sostituzione di n.4 delle 6 ancore esistenti da 20 tonnellate con n.4 ancore da 40 tonnellate e nuove linee di ancoraggio costituite da n.4 catene da 140 mm anziché 103 mm."*;
- Vista** la dichiarazione di armatore in data 4.10.2012 con cui ECOS s.r.l. dichiara di assumere l'esercizio e la qualità di armatore dell'unità denominata FSRU Toscana;
- Viste** la nota n. 2012/OUT/GENER/B/0725 in data 3 dicembre 2012 con cui la Società OLT ha inviato la Relazione Tecnica per la Verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. 3- 10 del Provvedimento di Esclusione dalla procedura di VIA n. DVA-2012-23515 succitato e la nota n. 88916 in data 27.12.2012 con cui l'ARPAT, relativamente a tale relazione tecnica di OLT, comunica di ritenere la documentazione presentata esaustiva;
- Vista** la nota n. 21396 in data 12.12.2012 con cui la Direzione Regionale Toscana del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Ministero dell'Interno comunica la conclusione favorevole, con prescrizioni impiantistiche/gestionali, dell'istruttoria del rapporto definitivo di sicurezza, da parte del Comitato Tecnico Regionale nella riunione del 11 dicembre 2012;
- Vista** la Circolare Serie Generale nr.169/2023, titolo "Sicurezza della Navigazione" in data 24.01.2023 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto afferente alla certificazione delle Floating Unit";
- Vista** l'Autorizzazione integrata ambientale per l'esercizio del terminale di rigassificazione offshore di OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. ubicato al largo del litorale tra Livorno e la foce dell'Arno (Marina di Pisa)" prot. n. 93 in data 15.03.2013 rilasciata dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- Vista** la dichiarazione n. 201300320 in data 19 giugno 2013 con cui il RINA dichiara che il sistema di ormeggio è risultato essere conforme alle norme RINA *"Rules for the classification of floating units intended for the production, storage and off-loading of liquid hydrocarbons or intended for storage, off-loading and regasification of liquefied gases"* ed idoneo ad essere connesso all'unità FSRU Toscana ed a mantenerla in posizione (in ottemperanza alla prescrizione n. 5 del provvedimento n.DVA-2012-23531 succitato);
- Visto** il proprio Decreto n. 215/2024 con il quale è stato approvato il *"Port Facility Security Plan"* relativo all'impianto portuale denominato Terminale OLT FSRU TOSCANA;
- Vista** la dichiarazione n. 2013/LI/01/785 in data 26.08.2013 con cui il RINA certifica che l'unità FSRU Toscana può ricevere LNG a bordo e iniziare le procedure di raffreddamento;
- Vista** la dichiarazione n. 2013/LI/01/785-2 in data 27 agosto 2013 con cui il RINA dichiara che sono state condotte e completate con buon esito le operazioni di collegamento dell'unità FSRU Toscana al sistema di ormeggio di cui alla dichiarazione RINA n.201300320 summenzionata;
- Visto** il certificato di classe n. 85302 – R132 - 003 emesso dal RINA in data 30 settembre 2024;
- Vista** la "nota tecnica di fine attività di avviamento e collaudo del Terminale FSRU Toscana" prot. SAI-EXT-0064 in data 16 dicembre 2013 con la quale la Soc. Saipem attesta che "la fase di avviamento e collaudo del terminale FSRU Toscana è da considerarsi completata con esito positivo";

- Vista** la nota n. 1512 in data 29.01.2014 con cui la Direzione Regionale Toscana del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Ministero dell'Interno prende atto della presentazione da parte della Società OLT della dichiarazione di non aggravio del preesistente livello di rischio, relativamente all'utilizzo di navi metaniere, per l'approvvigionamento del terminale FSRU toscana, caratterizzate da una capacità di trasporto massima di GNL superiore a 138.000 m<sup>3</sup> e fino a 155.000 m<sup>3</sup>;
- Visto** il foglio n. 10/03/31/60657 in data 21.12.2012 di questa Capitaneria di Porto con cui si è data comunicazione ad OLT S.p.A. ed ai servizi portuali di prime indicazioni sulla disciplina dei servizi tecnico nautici per l'operatività del terminale FSRU;
- Vista** la propria Ordinanza n. 137/2013, emessa in data 19 luglio 2013, per la regolamentazione del traffico navale nelle aree circostanti il punto di posizionamento del terminale galleggiante FSRU Toscana;
- Visto** il Decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti 2 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";
- Visto** il Decreto Direttoriale DVA del 27 luglio 2020, con il quale è stata determinata l'esclusione dalla procedura di valutazione dell'impatto ambientale del progetto "Modifiche al terminale di rigassificazione GNL localizzato al largo della costa Toscana Livorno (LI) per il carico, lo stoccaggio e il successivo scarico su navi metaniere di GNL dedicato ad uso combustibile";
- Visto** il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 8 ottobre 2020, con il quale OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. è stata autorizzata alla realizzazione di modifiche impiantistiche all'esistente Terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) galleggiante FSRU Toscana finalizzate allo scarico di GNL su navi metaniere di piccola taglia (servizio di small scale);
- Vista** il Decreto del 13 gennaio 2021 di riesame complessivo dell'Autorizzazione Integrata Ambientale per l'esercizio del terminale di rigassificazione offshore di OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. rilasciata dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 15.03.2013;
- Visto** il Decreto VIA n. 450 del 27 dicembre 2022, con il quale il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica di concerto con il Ministero della Cultura, ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale per il progetto "Terminale di rigassificazione GNL galleggiante FSRU Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di *Small Scale LNG*" e per l'aumento della capacità massima di rigassificazione autorizzata pari a 5 miliardi di Sm<sup>3</sup> all'anno;
- Vista** la nota n. 159202 del 28 novembre 2022 con la quale il MIT - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (VI Reparto) ha concesso esenzione dai paragrafi 2.2.1 e 2.8.1.3 del codice SPS (*special purpose ship*);
- Visto** il DM n. 181 del 26 maggio 2023 con il quale il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato OLT Offshore LNG Toscana ad esercire il terminale FSRU Toscana con una capacità di rigassificazione fino a 5 miliardi di Sm<sup>3</sup> annui ed ha inoltre modificato il Decreto dell'8 ottobre 2020 prevedendo l'accosto di 122 navi bettoline all'anno per svolgere il servizio *Small Scale LNG*, oltre ai 59 accosti totali precedentemente assentiti;
- Visto** il certificato di classe n° 2024-CS-01-2708 emesso dal RINA in data 4 novembre 2024, con cui FSRU Toscana è stata certificata con la notazione di classe FATIGUELIFE 30 con estensione della vita a fatica fino a dicembre 2044;

- Visto** l'esito delle prove di ormeggio notturno della nave metaniera denominata TENERGY eseguite in data 25.06.2025 e le relative relazioni a supporto da parte della Corporazione dei piloti del porto di Livorno datata 25.06.2025 e del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Livorno datata 10.07.2025, finalizzate a rimuovere il vincolo di cui all'art.15 dell'Ordinanza 06 del 06.01.2014;
- Visto** l'esito delle prove di ormeggio al Terminale dell'unità SSLNGC denominata AVENIR ASPIRATION eseguite nel periodo dal 20 al 26.06.2025 e le relative relazioni a supporto da parte della Corporazione dei piloti del porto di Livorno datata 20.06.2025 e del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Livorno datate 21 e 23.06.2025, finalizzate a verificare la fattibilità dell'ormeggio in sicurezza delle citate unità;
- Visto** il Decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1813/2025 del 23 ottobre 2025 con il quale è stata abrogata e sostituita la lettera f), comma 1, dell'articolo 22 del Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti 02 agosto 2007;
- Vista** la nota della Capitaneria di Porto di Livorno avente il prot. nr. 0095577 del 20.06.2025 indirizzata al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno, all'Azienda USL Toscana Nord Ovest ed all'ARPAT Settore Rischio Industriale con la quale veniva comunicata la volontà di rimodulare l'art.33 dell'Ordinanza nr.06/2014 relativo all'effettuazione dei lavori a bordo del Terminale FSRU;
- Visto** il Regolamento per la disciplina dei Servizi Marittimi e degli Accosti nel porto di Livorno, approvato con propria Ordinanza n. 24 in data 31 marzo 1994;
- Visti** gli articoli 17, 30 e 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;
- Ritenuto** necessario aggiornare la disciplina delle attività relative al terminale rigassificatore FSRU Toscana, ai fini della sicurezza della navigazione;

## ORDINA

### Articolo 1

È approvato e reso esecutivo l'annesso "*Regolamento delle attività del terminale rigassificatore FSRU Toscana - Edizione 2025*" parte integrante della presente ordinanza.

### Articolo 2

L'ordinanza n. 6 del 29 gennaio 2014 di questa Capitaneria di Porto e l'annesso regolamento sono abrogati.

È fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare la presente Ordinanza.

I contravventori alla presente Ordinanza saranno perseguiti a norma di legge e ritenuti altresì civilmente e penalmente responsabili dei danni che derivassero a persone e/o cose per effetto delle trasgressioni commesse.

Livorno, \_\_\_\_\_

L'AMMIRAGLIO COMANDANTE  
CA (CP) Giovanni CANU

(documento sottoscritto digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 e s.m.i.)



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Capitaneria di Porto di Livorno

## REGOLAMENTO DELLE ATTIVITÀ DEL TERMINALE RIGASSIFICATORE FSRU TOSCANA – EDIZIONE 2025

APPROVATO E RESO ESECUTIVO CON ORDINANZA N. 185 DEL 29.10.2025

## Sommario

CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI.....	4
Art. 1 DEFINIZIONI.....	4
Art. 2 PREMESSE .....	5
Art.3 DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO .....	5
Art. 4 CONCESSIONE DEMANIALE .....	6
CAPO II – ASPETTI OPERATIVI .....	6
Art. 5 REQUISITI/CARATTERISTICHE NAVI AMMESSE AL TERMINALE .....	6
Art. 6 QUANTITÀ AUTORIZZATA E NUMERO SCARICHI PREVISTI.....	6
Art. 7 DOMANDA DI ACCOSTO - PREAVVISO E CONFERMA DI ARRIVO PER NAVE METANIERA.....	7
Art. 8 FORMALITA' DI ARRIVO E PARTENZA NAVI METANIERE .....	8
Art.9 ANCORAGGIO E STAZIONAMENTO IN RADA NAVI METANIERE.....	8
Art. 10 PRECAUZIONI DA ADOTTARE PRIMA DELL'INGRESSO DELLE NAVI METANIERE.....	9
Art. 11 CONDIZIONI DI SICUREZZA PER OPERATIVITÀ DELLE NAVI METANIERE .	9
Art. 12 RICHIESTA AUTORIZZAZIONE ALL'ALLIBO PER NAVI METANIERE E RELATIVA PROCEDURA .....	11
Art. 13 MODALITA' DI AVVICINAMENTO E DI AFFIANCAMENTO DELLE NAVI METANIERE AL TERMINALE .....	11
Art. 14 COMUNICAZIONI/ASCOLTO RADIO.....	13
Art. 15 IL PILOTAGGIO .....	13
Art. 16 IL RIMORCHIO .....	14
Art. 17 OPERAZIONI DI ORMEGGIO PER NAVI METANIERE .....	15
Art. 18 PRECAUZIONI DURANTE LA PERMANENZA DELLE LNGc/SSLNGc.....	16
Art. 19 ATTIVITÀ CON NAVE METANIERA AFFIANCATA AL TERMINALE .....	16
Art. 20 OPERAZIONI DI CARICO/SCARICO .....	17
Art. 21 SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER MOTIVI DI SICUREZZA E/O EMERGENZA .....	17
Art. 22 DISORMEGGIO E ALLONTANAMENTO DELLA NAVE.....	18
Art. 23 COMPITI DEL TERMINALE FSRU TOSCANA.....	18
Art. 24 INTERVENTI NAVE GUARDIANA "LNG GUARDIAN" .....	19
CAPO III - ATTIVITÀ COMPLEMENTARI E COMUNICAZIONI .....	20
Art. 25 TRASFERIMENTO/IMBARCO/SBARCO DI PERSONALE CON NAVE AFFIANCATA AL TERMINALE.....	20
Art. 26 IMBARCO E SBARCO MERCI/MATERIALI.....	21

Art. 27 PROCEDURE PER IL BUNKERAGGIO E IL RIFORNIMENTO DI ACQUA POTABILE .....	21
Art. 28 LAVORI A BORDO .....	21
Art. 29 CONTROLLI AMBIENTALI .....	22
Art. 30 SCARICO RIFIUTI - SENTINA.....	22
Art. 31 COMUNICAZIONI CON LA SALA OPERATIVA DELLA CAPITANERIA .....	22
CAPO IV - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE .....	23
Art. 32 CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA .....	23
Art. 33 SERVIZIO ANTINCENDIO E ANTINQUINAMENTO .....	23
Art. 34 DOTAZIONI DI SICUREZZA.....	24
Art. 35 RUOLO DI APPELLO.....	24
CAPO V - ARMAMENTO.....	25
Art. 36 TABELLA DI ARMAMENTO.....	25
CAPO VI - SECURITY .....	25
Art. 37 NORMATIVA APPLICABILE .....	25
Art. 38 VISITE A BORDO .....	25
CAPO VII - ESERCITAZIONI.....	25
Art. 39 ESERCITAZIONI DI EMERGENZA .....	25
CAPO VIII - DISPOSIZIONI FINALI .....	26
Art. 40 DISPOSIZIONI FINALI.....	26

## **ALLEGATI**

- Allegato 1 – Dichiarazione del responsabile del terminale operazioni di trasferimento al terminale.
- Allegato 1bis - Dichiarazione del responsabile del terminale operazioni di trasferimento alle LNGc/SSLNGc.
- Allegato 2 – Richiesta autorizzazione per il ritiro di residui oleosi FSRU TOSCANA.
- Allegato 3 – Informazioni tecniche preliminari.

# CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI

## Art. 1 DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

- a) Ministero: Ministero della Marina Mercantile (secondo il DPR 8 novembre 1991, n. 435) ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- b) Capitaneria di Porto: Capitaneria di Porto di Livorno;
- c) Ente Tecnico: Registro Italiano navale o altro Organismo Notificato dal Ministero delle infrastrutture e Trasporti
- d) Area 1 - Zona di interdizione totale: area circolare di raggio 2 miglia nautiche con centro nel punto di coordinate 43°38'40" N - 009°59'20" E, disciplinata dall'art. 1 dell'Ordinanza 137/2013;
- e) Area 2 - Zona di limitazione: area di mare esterna all'Area 1 e compresa nel raggio di 4 miglia dal punto di coordinate 43°38' 40" N - 009°59'20" E, disciplinata dall'art. 2 dell'Ordinanza 137/2013;
- f) Area 3 - Zona di preavviso: area circolare esterna all'Area 2 e compresa nel raggio di 8 miglia dal punto di coordinate 43°38'40" N - 009° 59' 20" E, disciplinata dall'art. 3 dell'Ordinanza 137/2013;
- g) Terminale: galleggiante denominato FSRU TOSCANA (ancorato nel punto di coordinate 43°38'40" N - 009°59'20" E), relativo sistema di ancoraggio e tratto di condotta sottomarina sino valvola di intercettazione di fondo (SSIV Station) adibito allo stoccaggio in fase liquida, successiva rigassificazione ed immissione di Gas Naturale nella Rete Nazionale di distribuzione;
- h) GNL: gas naturale convertito allo stato liquido;
- i) Metaniera: nave da carico specializzata nel trasporto del gas naturale liquefatto (GNL);
- j) LNGc: navi metaniere ammesse al terminale con limiti dimensionali e di capacità identificati nel decreto VIA e successive modifiche ed integrazioni citato in premessa;
- k) SSLNGc – Small Scale LNG carrier: navi metaniere ammesse al terminale con limiti dimensionali e di capacità identificati nel decreto VIA e successive modifiche ed integrazioni citato in premessa;
- l) Responsabile del terminale: persona designata dall'armatore del terminale che ha la responsabilità della gestione del terminale; si identifica nel Comandante del rigassificatore FSRU Toscana;
- m) Rappresentante del terminale o berthing master logistic (BML): persona designata dall'armatore del terminale che ha il compito, a bordo della nave metaniera, di coordinatore tra il terminale e la nave metaniera durante le operazioni di ormeggio/disormeggio e trasferimento del carico;
- n) Nave Guardiana "LNG Guardian": unità navale dedicata al controllo della zona di interdizione totale;
- o) Crew boat "LNG Express": unità navale dedicata al trasporto di persone dalla base a terra al rigassificatore e viceversa;
- p) Orario diurno: l'intervallo temporale tra il sorgere e il tramontare del sole, calcolando l'orario previsto per il tramonto con riferimento agli orari riportati nelle Effemeridi Nautiche in corso di validità;
- q) ESD: Emergency shut down - arresto delle operazioni in emergenza.

## Art. 2 PREMESSE

La normativa di settore inerente alla sicurezza della navigazione (*safety e security*) applicabile al terminale FSRU Toscana è la seguente:

- a) trattandosi di galleggiante, all'unità FSRU Toscana dovranno applicarsi le previsioni di cui al Regolamento di Sicurezza Nazionale DPR 8 novembre 1991, n. 435, in relazione anche ai dettami di cui all'art. 200 dello stesso regolamento, che al riguardo prevede nel caso di galleggiante adibito al trasporto di merci pericolose l'applicazione, a giudizio del Ministero, sentito l'Ente tecnico, delle disposizioni relative alle navi munite della stessa abilitazione;
- b) al riguardo dell'applicabilità della normativa sulla gestione della sicurezza, pur non ricadendo nel campo di applicazione del codice internazionale ISM, il terminale dovrà essere assoggettato ad un sistema di qualità gestionale della *safety* e della sicurezza ambientale, attraverso il rilascio del pertinente *statement* (rilasciato ai fini della conformità alla vigente normativa ISM) da parte del prescelto organismo notificato;
- c) ai fini della *security* al terminale FSRU Toscana deve essere applicata la normativa di "*port facility*" in quanto il terminale è assimilabile ad un impianto portuale.

Poiché la società armatrice si è volontariamente assoggettata alla normativa internazionale applicabile all'analogia tipologia di navi abilitate al trasporto di gas liquefatti, e poiché l'unità è già in possesso dei certificati e *statements* rilasciati da parte dell'organismo notificato, tutta la predetta documentazione costituisce requisito obbligatorio per il galleggiante FSRU. Tale certificazione dovrà essere costantemente in corso di validità anche attraverso il mantenimento in perfetto stato di funzionamento di tutte le dotazioni/apparecchiature di sicurezza.

## Art.3 DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

L'impianto è un terminale di rigassificazione galleggiante (FSRU – *Floating Storage and Regasification Unit*) realizzato trasformando una nave metaniera convenzionale (M/N Golar Frost H1444 n. IMO 9253284), già dotata di quattro serbatoi sferici; l'unità è iscritta nei Registri delle Navi Minori e Galleggianti del Compartimento Marittimo di Livorno al numero LI 10153- nominativo internazionale IBAH.

L'impianto, in aggiunta alle attività svolte dal Terminale, prevede la ricezione di SSLNGc che possono caricare GNL per l'utilizzo come combustibile oppure scaricare GNL al Terminale per la rigassificazione e l'immissione in rete ai fini dell'offerta del servizio di Small Scale LNG (SSLNG).

Il terminale è collocato a circa 12 miglia nautiche dalla costa, a circa 14,5 miglia di distanza dal porto di Livorno, in uno specchio acqueo con una profondità di circa 120 metri, nel punto di coordinate 43°38'40" N – 009°59'20" E ed è collegato ad un metanodotto, che compie un percorso di circa 29 km per giungere al punto di approdo a terra, tramite una stazione sottomarina di collegamento con la SSIV – *Subsea Safety Isolation Valve*, valvola di intercettazione sottomarina.

## Art. 4 CONCESSIONE DEMANIALE

L'area marina occupata dal sistema di ancoraggio e dalla rotazione del terminale intorno al sistema di ormeggio, centrata nel punto di coordinate 43°38'40" N – 009°59'20" E, l'area occupata dalla condotta sottomarina di collegamento del terminale fino al punto di atterraggio della condotta, avente coordinate 43°35'00" N – 010°18'12" E, e l'area occupata dalla condotta dal predetto punto di atterraggio sino al confine demaniale sono state concesse alla Soc. OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. per la durata di anni 40 in temporanea occupazione e uso, con atto n. 469 registro atti, in data 10 dicembre 2008 dell'Autorità Marittima, come integrato con atto suppletivo n. 470 Registro Atti, in data 28 maggio 2010.

## CAPO II – ASPETTI OPERATIVI

### Art. 5 REQUISITI/CARATTERISTICHE NAVI AMMESSE AL TERMINALE

Le LNGc ammesse al rifornimento del terminale dovranno avere capacità compresa tra 65.000 e 180.000 m<sup>3</sup> circa ed essere compatibili con il terminale da un punto di vista della sicurezza e dell'operatività.

I limiti dimensionali massimi per le navi ammesse all'ormeggio al terminale sono:

- dislocamento 140.000 tonnellate;
- lunghezza fuori tutto 310 metri;
- larghezza 54 metri.

Le navi metaniere dirette al terminale devono rispettare i requisiti ed essere in possesso della documentazione e delle certificazioni previste dalla vigente normativa ed in particolare dal Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti 2 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".

Tutte le navi metaniere in arrivo al terminale devono essere dotate del sistema di emergenza ESD – *Emergency Shut Down* e di un collegamento nave terminale compatibile con il terminale stesso.

Le SSLNGc che verranno ormeggiate sul lato sinistro del terminale dovranno rispettare la capacità massima prevista dalla vigente autorizzazione ministeriale ed essere compatibili con il terminale da un punto di vista della sicurezza, dell'ormeggio e dell'operatività.

### Art. 6 QUANTITÀ AUTORIZZATA E NUMERO SCARICHI PREVISTI

La capacità massima di rigassificazione autorizzata è pari a 5 miliardi di Sm<sup>3</sup> annui; il numero degli accosti annui delle navi metaniere necessarie per approvvigionare il Terminale non potrà essere superiore a n. 59 accosti all'anno nel caso in cui vengano impiegate navi LNGc di capacità compresa fra 65.000 m<sup>3</sup> e 155.000 m<sup>3</sup> e n. 48 accosti all'anno nel caso di navi LNGc di capacità superiore a 155.000 m<sup>3</sup> e fino a 180.000 m<sup>3</sup>.

Il numero degli accosti annui delle SSLNGc non potrà essere superiore a 122.

## Art. 7 DOMANDA DI ACCOSTO - PREAVVISO E CONFERMA DI ARRIVO PER NAVE METANIERA

Qualunque movimento di navi metaniere dirette al terminale FSRU è soggetto ad autorizzazione della Capitaneria di Porto.

L'agenzia Marittima raccomandataria della nave metaniera destinata al Terminal FSRU, in orario lavorativo attraverso il sistema PMIS, dovrà presentare "Domanda di accosto" e "Conferma di arrivo" all'Ufficio Accosti della Capitaneria di Porto per la rada del porto di Livorno, secondo le modalità e la tempistica indicate dal Regolamento per la disciplina dei servizi marittimi e degli accosti nel porto e nella rada di Livorno.

L'Agenzia Marittima raccomandataria dovrà attestare, all'atto della presentazione della domanda di accosto, che al Comandante della nave sia stata data adeguata e preventiva informazione delle disposizioni sancite dal presente Regolamento, allegando alla domanda medesima dichiarazione del comandante della nave attestante che l'unità ha le caratteristiche tecniche/dimensionali previste per l'ammissibilità all'attracco al terminale di navi LNGc sul lato dritto e o SSLNGc sul lato sinistro.

La domanda di accosto dovrà inoltre essere corredata da:

a) apposita dichiarazione resa dal responsabile del terminale FSRU Toscana, come definito alla lettera g) dell'articolo 1, secondo il modello riportato in allegato 1 nella quale dovrà attestare che:

- 1) la LNGc sia compatibile con il terminale;
- 2) il terminale sia pronto a ricevere la nave, indicando la data e l'ora in cui viene richiesto l'avvicinamento/affiancamento;
- 3) siano stati predisposti ed efficienti i dovuti apprestamenti di sicurezza;
- 4) la capienza dei depositi del terminale destinati a ricevere il GNL dalla nave metaniera sia sufficiente a ricevere la quantità di prodotto scaricato dalla metaniera stessa e destinato al terminale anche attraverso allibi frazionati e simultanee operazioni di rigassificazione;
- 5) prima dell'inizio della discarica saranno concordate le modalità di trasferimento del carico tra nave e terminale;

b) apposita dichiarazione del comandante della LNGc diretta al terminale che dovrà attestare che all'interno dell'area compresa tra le 8 miglia nautiche e il terminale FSRU Toscana, la propulsione e la generazione di energia elettrica a bordo della metaniera stessa avverrà utilizzando esclusivamente il sistema BOG (*Boil Off Gas*) sia durante la fase di avvicinamento che durante lo scarico; qualora non sia possibile per la metaniera soddisfare a tale prescrizione (per esigenze legate alla funzionalità della metaniera stessa, a condizioni di sicurezza o di emergenza) il comandante dovrà preventivamente informare la Capitaneria di Porto per le valutazioni del caso.

Per le SSLNGc, la domanda di accosto dovrà inoltre essere corredata da:

a) modello riportato in allegato 1 o 1bis (a seconda che avvenga un'operazione di discarica o caricazione) nella quale il responsabile del terminale dovrà dichiarare che:

- 1) la SSLNGc sia compatibile con il terminale e dotata di *bow-thruster* e nel caso in cui ne sia sprovvista o quest'ultimo sia in avaria, dovrà essere prevista la presenza di n. 2 rimorchiatori in assistenza;

- 2) il terminale sia pronto a ricevere la nave, indicando la data e l'ora in cui viene richiesto l'avvicinamento/affiancamento;
- 3) le stive del carico siano inertizzate;
- 4) siano stati predisposti ed efficienti i dovuti apprestamenti di sicurezza;
- 5) prima dell'inizio della scarica/caricazione siano concordate le modalità di trasferimento del carico tra SSLNGc e terminale;
- 6) le condizioni di arrivo della SSLNGc (carica oppure con poco carico a bordo, fredda e pronta alla carica/scarica).

b) apposita dichiarazione del comandante della SSLNGc al terminale che all'interno dell'area compresa tra le 8 miglia nautiche e FSRU Toscana, la propulsione e la generazione di energia elettrica a bordo della SSLNGc stessa avverrà utilizzando esclusivamente il sistema BOG (*Boil Off Gas*) sia durante la fase di avvicinamento che durante lo scarico; qualora non sia possibile soddisfare a tale prescrizione (per esigenze legate alla funzionalità della SSLNGc stessa, a condizioni di sicurezza o di emergenza), il comandante dovrà preventivamente informare la Capitaneria di Porto per le valutazioni del caso.

In mancanza o incompletezza di tale documentazione non sarà autorizzata la manovra di avvicinamento della nave metaniera al terminale.

Ricevuta detta documentazione, completa in ogni sua parte, accertato il rilascio dell'Autorizzazione all'allibito di cui al Decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti del 2 agosto 2007 così come modificato, l'Ufficio Accosti provvederà ad inserire la nave metaniera nella "Situazione giornaliera degli accosti" per la data e nell'orario segnalati.

È consentito l'affiancamento della nave metaniera al terminale anche in orario e giorno diverso da quello riportato in "Situazione" (comunque nell'ambito delle prescrizioni riportate al successivo articolo 15) previa comunicazione radio o scritta da parte del terminale alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

#### Art. 8 FORMALITA' DI ARRIVO E PARTENZA NAVI METANIERE

Le navi metaniere che si interfacciano con l'FSRU TOSCANA dovranno provvedere all'espletamento delle formalità di arrivo e partenza previste dagli articoli 179 e 181 del Codice della Navigazione, avvalendosi di un Agente Marittimo Raccomandatario attraverso l'utilizzo del sistema PMIS2.

Le navi metaniere che dovessero sostare in rada, per dirigere poi al rigassificatore in un secondo momento, dovranno effettuare le formalità di arrivo/partenza al momento del loro arrivo alla fonda in rada.

Per ogni variazione superiore alle 6 ore sulla previsione di arrivo/partenza, l'Agenzia Marittima dovrà effettuare la pratica di "variazione dati sosta" sul sistema PMIS2.

#### Art.9 ANCORAGGIO E STAZIONAMENTO IN RADA NAVI METANIERE

Le navi metaniere che dovessero sostare alla fonda in rada in attesa di dirigersi al rigassificatore, ovvero dovessero sostarvi dopo aver effettuato le operazioni di scarica al

rigassificatore, dovranno ancorare esclusivamente nei punti di fonda previsti dal vigente Regolamento per la disciplina dei servizi marittimi e degli accosti nel porto di Livorno, agli articoli 97 e 98.

Le suddette navi dovranno innalzare la lettera "B" del Regolamento Internazionale dei segnali per tutta la durata della permanenza alla fonda; in orario notturno le navi dovranno mostrare, oltre ai fanali di fonda, una luce rossa visibile a giro d'orizzonte e mantenere la massima illuminazione del ponte di coperta.

Le navi metaniere dovranno altresì mantenersi ad una distanza di almeno mezzo miglio da ogni altra nave alla fonda; tale disposizione dovrà essere rispettata anche dalle altre navi che arriveranno in rada successivamente.

## Art. 10 PRECAUZIONI DA ADOTTARE PRIMA DELL'INGRESSO DELLE NAVI METANIERE

Al fine di garantire la sicurezza delle operazioni, i comandanti della FSRU e delle metaniere devono assicurare le previste condizioni di inertizzazione nelle stive associate al sistema di contenimento del carico, così come previsto al par. 9.2.1 del Codice IGC ed all'art. 22, comma 1, lett. f), del Decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti 2 agosto 2007.

Prima dell'accosto al Terminale dovrà essere svolto da parte del Consulente Chimico di porto il pertinente accertamento, volto a verificare che il livello di ossigeno nelle stive e negli spazi interbarriera sia mantenuto al di sotto del 5% v/v, con una pressione positiva di gas inerte. Ad esito dell'accertamento il Raccomandatario marittimo invierà presso la Capitaneria di Porto di Livorno il relativo certificato, secondo le modalità di cui al precedente articolo 8.

Tale accertamento dovrà essere ripetuto sulla LNGc al più tardi ogni 24 ore di permanenza della nave affiancata, nonché con cadenza almeno settimanale sulla FSRU.

La nave metaniera, inoltre, in vista dell'interfaccia con il relativo impianto portuale, deve tempestivamente presentare le Ship Pre Arrival Security Information, come previsto da normativa internazionale (ISPS Code) e da Regolamento CE n. 725/2004.

## Art. 11 CONDIZIONI DI SICUREZZA PER OPERATIVITÀ DELLE NAVI METANIERE

### 1. Navi LNGc:

le condizioni limite del mare per le varie operazioni al terminale sono quelle specificate nel Rapporto definitivo di Sicurezza e riassunte nella tabella seguente:

Condizioni limite		Massima velocità del vento [m/s] 1	Altezza d'onda significativa H <sub>s</sub> [m]	Massima velocità della corrente di superficie [m/s]
	Descrizione	ora		
1	Limite per l'ormeggio della gasiera e per connessione bracci di carico	7,5	1,5	0,5

2	Limite per il distacco della nave carrier	15	2,5	0,5
3	Limite per lo scarico del GNL dal terminale alla condotta sottomarina (send-out)	26	6,7	0,79

In presenza di condizioni meteo marine come descritte al punto 1 della tabella non sarà possibile effettuare l'operazione di ormeggio tra la nave metaniera e la FSRU; in presenza di condizioni meteo marine superiori a quelle indicate al punto 2 della tabella, le operazioni di scarica dovranno essere sospese e la nave metaniera dovrà allontanarsi dal rigassificatore. Al di sotto di tali valori limite, il responsabile del terminale, in accordo col Comandante della metaniera e con congruo anticipo, stabilirà, in relazione alle condizioni e alle previsioni meteomarine del momento, se sospendere la scarica del GNL e/o staccare i bracci di carico pur mantenendo la nave metaniera affiancata al terminale.

In caso di maltempo accompagnato da scariche elettriche le operazioni di scarica dovranno essere sospese.

Il terminale dovrà disporre dei dati provenienti da idonee apparecchiature meteo per rilevare la direzione e la velocità del vento e della corrente, la direzione e l'altezza dell'onda e la visibilità.

## 2. Navi SSLNGc:

le condizioni limite del mare per le varie operazioni al terminale sono quelle specificate nello "Studio di Sicurezza della Navigazione per il Nuovo Servizio di Distribuzione Small Scale di GNL" e riassunte nella tabella seguente:

Condizioni limite		Massima velocità del vento [m/s] 1	Altezza d'onda significativa $H_s$ [m]	Massima velocità della corrente di superficie [m/s]
	Descrizione	ora		
1	Limite per l'ormeggio della SSLNGc e per la connessione delle manichette	7,5	1,0	0,5
2	Limite per il distacco della SSLNGc	10	1,25	0,5

In presenza di condizioni meteo marine come descritte al punto 1 della tabella non sarà possibile effettuare l'operazione di ormeggio tra la SSLNGc e la FSRU; in presenza di condizioni meteo marine superiori a quelle indicate al punto 2 della tabella, le operazioni di trasferimento del carico di GNL dovranno essere sospese e la SSLNGc dovrà allontanarsi dal rigassificatore. Al di sotto di tali valori limite, il responsabile del terminale, in accordo col Comandante della SSLNGc e con congruo anticipo, stabilirà, in relazione alle condizioni e alle previsioni meteomarine del momento, se sospendere il trasferimento del GNL e/o staccare le manichette, pur mantenendo la nave affiancata al terminale.

In caso di maltempo accompagnato da scariche elettriche le operazioni di trasferimento di GNL dovranno essere sospese.

Il terminale dovrà disporre dei dati provenienti da idonee apparecchiature meteo per rilevare la direzione e la velocità del vento e della corrente, la direzione e l'altezza dell'onda e la visibilità

#### Art. 12 RICHIESTA AUTORIZZAZIONE ALL'ALLIBO PER NAVI METANIERE E RELATIVA PROCEDURA

1. Le operazioni di allibo dovranno essere preventivamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto tramite sistema informatico PMIS2. L'autorizzazione all'allibo dovrà essere richiesta secondo le modalità e nei tempi indicati dall'art. 12 del Decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti 2 agosto 2007, allegando in tale occasione anche specifico format (Allegato 3), debitamente sottoscritto dal Comandante dell'unità. Durante il processo di trasferimento del carico dovranno essere attuate le procedure previste dalle Linee Guida Internazionali e dalle normative nazionali e locali vigenti in materia.
2. Le agenzie marittime dovranno presentare almeno 48 ore prima dell'operazione le apposite istanze (per le metaniere e l'FSRU) attraverso il sistema PMIS2 e secondo le procedure indicate nel precedente comma. Qualora le agenzie marittime di FSRU e delle navi metaniere siano diverse, l'agenzia della nave dovrà dare opportuno e tempestivo avviso all'agenzia della FSRU, per garantire l'opportuno coordinamento nella predisposizione e presentazione delle pratiche di rispettiva competenza.
3. Le istanze relative alle navi che conferiscono che ricevono devono essere presentate corredate della marca da bollo e del certificato che verrà rilasciato dal Consulente chimico di porto, mediante utilizzo rispettivamente dei moduli allegati (x- y);
4. Verificata la regolarità della pratica presentata, la Capitaneria di Porto procederà alla variazione dell'accosto (approvando il "Movimento") ed al rilascio tramite sistema PMIS2 delle richieste autorizzazioni all'allibo;
5. Le previsioni di cui al precedente punto 3 si applicano anche nel caso in cui a conferire sia la FSRU.

#### Art. 13 MODALITA' DI AVVICINAMENTO E DI AFFIANCAMENTO DELLE NAVI METANIERE AL TERMINALE

All'interno dell'area compresa tra le 8 miglia nautiche ed il terminale, la propulsione e la generazione di energia elettrica a bordo delle navi metaniere dovrà avvenire utilizzando esclusivamente il sistema BOG (*Boil Off Gas*) sia durante la fase di avvicinamento che durante lo scarico, a meno di esigenze legate alla funzionalità della metaniera stessa, a condizioni di sicurezza o di emergenza.

La manovra di avvicinamento al terminale comincerà al momento dell'imbarco del pilota sulla nave metaniera. La stazione piloti dovrà essere contattata almeno tre ore prima, per concordare l'arrivo.

I comandanti delle navi metaniere dovranno comunicare al pilota ed al responsabile del terminale, prima dell'ingresso nell'area di interdizione totale, ogni eventuale difetto, limitazione o carenza della nave stessa che potrebbero inficiare il buon andamento delle manovre; in tal caso il responsabile del terminale dovrà comunicare l'accettazione o meno

della nave al terminale, informandone la Capitaneria di Porto.

All'interno dell'area compresa nelle 2 miglia nautiche (area di interdizione totale) la velocità di avvicinamento al terminale delle navi metaniere e di tutti i mezzi autorizzati non dovrà essere superiore ai 6 nodi e dovrà comunque essere tale da garantire la manovrabilità dell'unità e la massima sicurezza delle operazioni di manovra e ormeggio.

Dalla limitazione di velocità di cui sopra è escluso il mezzo *crew boat* LNG Express.

Durante il transito in tale area e durante la permanenza in affiancamento al terminale la nave metaniera dovrà avere le ancore rizzate per evitarne lo sgancio accidentale.

Le navi autorizzate allo sbarco di GNL al terminale, avranno accesso all'area di interdizione per la sola durata delle operazioni correlate alla scarica del GNL al terminale. Concluse le operazioni di scarica, le metaniere dovranno uscire da tale area senza ulteriori permanenze inoperose o dovute ad altre attività quali, a mero titolo esemplificativo, ma non esaustivo, bunkeraggio, rifornimento acqua, carico/scarico provviste. In caso di avarie che possano compromettere la sicurezza della navigazione l'obbligo di allontanamento dovrà essere valutato caso per caso congiuntamente alla Capitaneria di porto.

Le navi LNGc ammesse al terminale potranno affiancare con la fiancata sinistra solo sul lato dritto del terminale, che dovrà essere dotato di un numero di parabordi ritenuto adeguato dai rispettivi comandi.

Tutte le manovre, dall'avvicinamento all'allontanamento della nave metaniera al terminale, dovranno essere effettuate a cura e sotto la responsabilità dei comandanti delle due unità e con le modalità tra gli stessi concordate; detti comandanti dovranno altresì individuare un responsabile delle manovre di ormeggio al quale gli ormeggiatori presenti sul terminale dovranno far riferimento.

Le manovre di avvicinamento, affiancamento e ormeggio potranno essere effettuate in orario diurno e notturno. A supporto della manovra di ormeggio in orario notturno, nella fase di approccio finale al Terminale (mezzo miglio), così come richiesto dalla Corporazione Piloti del Porto di Livorno, il Terminale dovrà essere dotato di strumentazione idonea a fornire adeguate informazioni:

- velocità di avanzamento della nave;
- velocità laterale della nave;
- velocità di avvicinamento e distanza laterale della prua al Terminale;
- velocità di avvicinamento e distanza laterale della poppa al Terminale.

Inoltre, l'impianto di illuminazione implementato a bordo del Terminale a supporto della manovra in orario notturno dovrà essere funzionante. Qualora si verifichi una condizione di avaria di uno dei due sistemi di supporto sopraindicati, la manovra in notturna dovrà essere sospesa.

Nel caso in cui durante la fase di avvicinamento o affiancamento si verifichino situazioni impreviste che possano compromettere l'esito della manovra ovvero i contatti radio vengano interrotti, le manovre dovranno essere sospese e potranno riprendere, nel rispetto degli orari previsti per lo svolgimento delle stesse, solo quando le normali condizioni siano state ripristinate; il pilota presente a bordo della nave metaniera dovrà immediatamente riferire alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto la situazione in atto.

Qualsiasi situazione che pregiudichi la sicurezza del terminale o della nave metaniera, che

comprometta la sicurezza della navigazione, o sia potenzialmente idonea a provocare un inquinamento o qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, dovrà essere immediatamente rapportata alla Capitaneria di Porto, secondo quanto previsto dall'art.17 del D. Lgs. 19.8.2005 n. 196.

Per le SSLNGc, le manovre di avvicinamento, affiancamento e ormeggio potranno essere effettuate esclusivamente in orario diurno ed affiancarsi con il lato dritto su quello sinistro del terminale.

#### Art. 14 COMUNICAZIONI/ASCOLTO RADIO

Le comunicazioni radio riguardanti le manovre di avvicinamento, affiancamento, ormeggio/disormeggio e distacco della nave metaniera al terminale, nonché le comunicazioni tra i mezzi interessati o destinati alle operazioni del rigassificatore, dovranno avvenire sul canale 15 e sul canale 67 VHF marino; in particolare sul canale 67 dovranno avvenire le comunicazioni tra nave metaniera/rimorchiatori/terminale, mentre sul canale 15 tra pilota/ormeggiatori/equipaggi navi. Canali differenti, concordati tra le parti, potranno essere utilizzati in caso di congestionamenti e/o interferenze.

Le comunicazioni con le stazioni di terra o con le altre navi in transito dovranno avvenire sul canale 16 per la chiamata e su altro canale di lavoro, concordato al momento, per le ulteriori comunicazioni.

Il terminale, la nave metaniera e i mezzi interessati o destinati alle operazioni del rigassificatore dovranno comunque effettuare sempre ascolto continuo anche sul canale 16 VHF marino.

#### Art. 15 IL PILOTAGGIO

Per le manovre di avvicinamento e affiancamento nonché di allontanamento delle navi metaniere al/dal terminale, è previsto l'utilizzo di un pilota della Corporazione dei Piloti del porto di Livorno; lo stesso dovrà rimanere continuativamente a bordo della metaniera durante le fasi di scarica del prodotto; è consentita la sostituzione del pilota, per motivi di carattere eccezionale, previa comunicazione alla Capitaneria di Porto.

Durante la sua permanenza a bordo dovrà adeguarsi alle consuetudini di bordo.

La nave rifornitrice dovrà imbarcare il pilota ad almeno 3 miglia di distanza dal terminale.

I trasferimenti del pilota, da terra alla nave metaniera e viceversa, saranno effettuati per mezzo del *crew boat* "LNG EXPRESS" che presterà servizio esclusivo al rigassificatore; in caso di impossibilità di usare tale mezzo, potrà essere utilizzata un'altra unità navale, idonea al servizio di pilotaggio e munita di idonee autorizzazioni, informando la Capitaneria di porto. In tal caso lo sbarco di altri soggetti diversi dal Pilota dovrà essere valutato dal conduttore.

I piloti che si rechino a bordo della nave metaniera dovranno essere muniti di apparato radio VHF portatile antideflagrante "ATEX".

Il pilota, giunto a bordo della metaniera dovrà:

- verificare con il Comandante della nave, in relazione ai dati forniti dal terminale, le condizioni meteo presenti nelle immediate vicinanze del terminale stesso;

- acquisire i dati tecnico nautici relativi alla nave;
- riferire alla Capitaneria di Porto ogni situazione particolare o anomala riscontrata sulla nave, nonché eventuali limitazioni o carenze della nave stessa che potrebbero inficiare il buon andamento delle manovre; in tal caso la manovra di avvicinamento dovrà essere interrotta e potrà riprendere solo a seguito di nulla osta da parte della Capitaneria;
- concordare con il Comandante della nave la lingua di lavoro, la velocità di avvicinamento al terminale, le procedure e le modalità per il passaggio dei cavi di rimorchio nonché le modalità di svolgimento della manovra; per motivi di sicurezza ed in accordo con il comandante della nave, potrà comunicare con il personale dei rimorchiatori e con gli ormeggiatori in lingua italiana, riferendo poi al comandante stesso nella lingua di lavoro concordata quanto comunicato;
- verificare la tenuta delle bitte della nave metaniera in relazione alla potenza di tiro dei rimorchiatori da voltare;
- assicurarsi della presenza al posto di manovra a prua e a poppa del personale preposto all'ormeggio;
- assicurarsi della presenza in zona della nave guardiana e dei rimorchiatori da utilizzare, in assenza dei quali, la manovra non potrà avere inizio;
- verificare il corretto funzionamento degli apparati radio;
- prendere contatti con i suddetti rimorchiatori, comunicando loro la lingua di lavoro (assicurandosi che sia comprensibile dal responsabile del terminale e dai rimorchiatori stessi), le modalità di svolgimento della manovra, le modalità e la tempistica per il passaggio dei cavi di rimorchio nonché ogni notizia relativa alle operazioni da compiere;
- prendere contatti con il personale responsabile della manovra presente sul terminale per comunicargli la tempistica e le modalità del passaggio dei cavi di ormeggio come definito nel piano di ormeggio concordato tra la nave ed il terminale.

Il pilota informerà la Sala Operativa della Capitaneria al momento dell'imbarco sulla nave metaniera ed al momento dello sbarco dalla stessa.

### Art. 16 IL RIMORCHIO

Le operazioni di ormeggio per le LNGc dovranno essere effettuate con l'ausilio di tre rimorchiatori azimutali, mentre quelle di disormeggio con due.

Dovranno essere impiegati i rimorchiatori CORRADO NERI (IMO n. 9443748), COSTANTE NERI (IMO n. 9443750) ed un terzo rimorchiatore azimutale di potenza di almeno 70t. di tiro e con classifica Fire Fighting I.

I rimorchiatori voltati utilizzati per tali manovre dovranno essere in servizio esclusivo al rigassificatore; l'eventuale loro temporanea sostituzione dovrà essere preventivamente autorizzata dalla Capitaneria di Porto e dovrà avvenire esclusivamente con un mezzo avente le medesime o superiori caratteristiche tecniche.

Qualora il Comandante della nave lo ritenga necessario, il terzo rimorchiatore potrà essere utilizzato, in funzione di spinta per le operazioni di affiancamento/ormeggio.

Il passaggio dei cavi di rimorchio alla nave metaniera dovrà avvenire secondo quanto

concordato tra il Comandante della nave ed il pilota e comunque ad una distanza dal terminale non inferiore ad 1 miglio.

Terminata la manovra di affiancamento della nave metaniera al terminale i rimorchiatori CORRADO NERI e COSTANTE NERI dovranno stazionare ad una distanza dalla nave metaniera – per l'intera durata della scarica ed in attesa delle fasi di disormeggio/allontanamento – tale da consentire un tempestivo intervento in caso di emergenza.

Solo in assenza di nave metaniera affiancata al terminale i predetti rimorchiatori potranno allontanarsi dall'area.

In ogni situazione in cui risulti non funzionante lo *stern thruster* (elica di manovra poppiera del terminale), un rimorchiatore dei due sopra indicati dovrà rimanere voltato alla poppa del terminale stesso durante le manovre di ormeggio e disormeggio e fino al completamento delle stesse.

Per la manovra di ormeggio di una SSLNGc equipaggiata di *bow-thruster* dovrà essere usato un rimorchiatore voltato a poppa; per una SSLNGc non equipaggiata di *bow-thruster* o in caso di avaria di quest'ultimo, dovranno essere utilizzati due rimorchiatori voltati a prua e a poppa che, conclusa la manovra di ormeggio, rimarranno in *stand-by* nello specchio acqueo adiacente al terminale per tutta la durata delle operazioni.

Il rimorchiatore dovrà essere scelto tra uno di quelli a servizio esclusivo del terminale.

#### Art. 17 OPERAZIONI DI ORMEGGIO PER NAVI METANIERE

È vietato l'ormeggio in contemporanea di nave LNGc e SSLNGc.

Il piano di ormeggio, la sequenza del passaggio dei cavi e la sistemazione degli stessi dovranno essere concordati tra i comandanti delle due unità ed eseguiti sotto la loro responsabilità.

Per le manovre di ormeggio e disormeggio è previsto l'utilizzo di almeno due ormeggiatori del Gruppo Ormeggiatori e Barcaiole del Porto di Livorno, che saranno trasferiti da terra a bordo dell'FSRU Toscana e poi di nuovo a terra mediante il *crew boat* "LNG EXPRESS", oppure tramite i rimorchiatori.

Gli ormeggiatori inviati a bordo per il servizio al terminale dovranno essere in possesso del certificato "STCW *Basic Training*" oppure del certificato professionale di competenza di ormeggiatore previsto dall'art.213 bis del regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione.

I due ormeggiatori permarranno a bordo dall'inizio delle operazioni di ormeggio fino al completamento delle operazioni di disormeggio e dovranno inoltre verificare la corretta tenuta del sistema di ormeggio ed assicurare il corretto tesaggio dei cavi delle due unità durante le fasi di trasferimento del carico. A tal fine dovranno organizzare un servizio di vigilanza continuo, in relazione alle condizioni meteo in atto ed a quelle previste.

Durante la permanenza a bordo dell'FSRU Toscana, gli ormeggiatori dovranno rimanere in continuo ascolto radio sul canale 15 impiegando apparati radio VHF portatili antideflagranti "ATEX".

Essi dovranno inoltre informare tempestivamente il pilota a bordo della nave metaniera e l'Ufficiale di guardia della FSRU Toscana di qualsiasi situazione anomala riscontrata

durante l'espletamento del proprio servizio.

Il comandante della nave metaniera è responsabile del mantenimento in sicurezza dell'ormeggio, in relazione anche alle previsioni delle condizioni meteo marine.

#### Art. 18 PRECAUZIONI DURANTE LA PERMANENZA DELLE LNGc/SSLNGc

Durante il trasferimento del carico dovranno essere attuate le procedure previste dalle Linee Guida Internazionali e dalle normative nazionali e locali vigenti in materia; in particolare, dovranno essere seguite le previsioni indicate dal Decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti del 2 agosto 2007 così come modificato dal Decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1813/2025 del 23.10.2025.

In ogni caso, i comandanti delle unità in questione, durante le operazioni commerciali, dovranno riportare in un apposito "record book" gli esiti dei controlli strumentali relativi alle condizioni di inertizzazione nelle stive associate ai sistemi di contenimento del carico, così come previsto al par. 9.2.1 del Codice IGC. Detti controlli, a partire dall'accertamento effettuato dal Consulente chimico di porto in applicazione del precedente articolo 10, devono essere effettuati almeno ogni 8 (otto) ore con l'utilizzo di apparecchi portatili, da parte di personale designato e formato dal comando di bordo. Detto registro riporta la data, l'ora e l'esito (valore ossigeno e pressione positiva) della verifica e dovrà essere firmato dall'operatore designato.

Il registro deve essere tempestivamente compilato, tenuto a bordo ed immediatamente esibito a richiesta dell'Autorità Marittima.

Le navi autorizzate all'allibito di GNL a favore della FSRU possono restare affiancate per la sola durata necessaria allo svolgimento delle operazioni in questione e, pertanto, devono disormeggiare appena terminata la carica/scarica. Non sono consentite, alle navi LNGC, concluse le operazioni di scarica, ulteriori permanenze in sosta inoperosa o tecnica (a mero titolo di esempio, per bunkeraggio, rifornimento acqua, carico/scarico provviste, ecc.).

#### Art. 19 ATTIVITÀ CON NAVE METANIERA AFFIANCATA AL TERMINALE

Durante la permanenza della nave metaniera affiancata al terminale (ivi incluse le fasi di ormeggio e disormeggio) sono consentite esclusivamente le attività disciplinate al Capo III della presente ordinanza.

La metaniera dovrà essere sempre pronta a muovere.

Durante le attività di cui al Capo III, sulla nave non potrà essere eseguito alcun lavoro, in particolare in sala macchine ai motori o agli organi di propulsione, che possa determinare il fermo macchine.

Per tutta la durata dell'affiancamento, sia sulla nave metaniera che sul terminale dovranno essere mantenuti in stato di prontezza tutti i mezzi antincendio di bordo, garantendo la presenza del personale necessario per manovrarli. Dovrà essere altresì assicurata un'adeguata illuminazione durante le ore notturne.

Durante la fase di trasferimento del carico dalla nave o dal terminale, la metaniera dovrà

mantenere i cavi certificati ignifughi di emergenza, a prua e a poppa, appennellati lato mare e pronti ad essere passati ai rimorchiatori in *stand-by* presenti in zona.

Nel caso in cui, per qualsiasi motivo, venissero interrotte le operazioni commerciali il terminale dovrà informare immediatamente il pilota presente sulla nave.

## Art. 20 OPERAZIONI DI CARICO/SCARICO

Il mantenimento delle condizioni generali di sicurezza durante le operazioni di carico/scarico è assicurato dal comandante della nave e dal responsabile del terminale.

Dovrà essere costantemente mantenuto un efficiente servizio di guardia dei cavi di ormeggio, del ponte di coperta e dei *manifold*.

Il comandante e l'equipaggio della nave metaniera dovranno avvisare immediatamente la sala di controllo del terminale e la sala operativa della Capitaneria di Porto di Livorno di qualsiasi evento che possa compromettere o alterare le normali operazioni di scarica o che, comunque, possa ridurre la sicurezza della nave o del terminale.

Il responsabile del terminale dovrà informare tempestivamente la Sala Operativa della Capitaneria di Porto circa il mancato inizio delle operazioni commerciali previste, specificandone il motivo; dovrà altresì comunicare se sussistono le condizioni di sicurezza che consentano il perdurare dell'affiancamento delle due unità, ovvero se la nave metaniera debba provvedere ad allontanarsi dal terminale.

## Art. 21 SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER MOTIVI DI SICUREZZA E/O EMERGENZA

Il responsabile del terminale dovrà ordinare alla nave di arrestare le operazioni di movimentazione del carico, prevedere il distacco dei bracci di carico (o delle manichette criogeniche per le SSLNGc) e/o l'allontanamento della metaniera, qualora lo ritenga opportuno o vengano a mancare le condizioni di sicurezza generali delle navi o degli impianti o per avverse condizioni meteorologiche.

In caso di allontanamento della nave SSLNGc dal terminale, la nave dovrà portarsi fuori dalla zona di interdizione totale rimanendo in contatto radio con il terminale; il suo eventuale riavvicinamento/affiancamento al terminale dovrà avvenire in osservanza delle disposizioni di cui agli art. 9 e ss..

È comunque facoltà del Comandante della nave SSLNGc di ordinare in ogni momento la cessazione delle operazioni di trasferimento del GNL, informando tempestivamente di tale decisione il responsabile del terminale.

Ogni decisione presa circa l'arresto delle operazioni di trasferimento, il distacco dei bracci di carico o delle manichette criogeniche per le SSLNGc o l'allontanamento della nave SSLNGc dovrà essere portata a conoscenza della Capitaneria dal responsabile del terminale FSRU Toscana.

Il terminale deve essere dotato di Piani di emergenza dettagliati che comprendano tutte le emergenze.

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, dovranno essere adottate le procedure

operative previste dai Piani di emergenza del terminale, informando immediatamente la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Livorno.

Nel caso in cui dovesse verificarsi la necessità di procedere ad evacuazione per emergenza sanitaria, mediante verricellamento di una persona presente a bordo della nave o del terminale, le operazioni commerciali di trasferimento del carico dovranno essere momentaneamente sospese, fino al definitivo allontanamento del velivolo dalla zona.

## Art. 22 DISORMEGGIO E ALLONTANAMENTO DELLA NAVE

Le operazioni di disormeggio e di allontanamento della nave metaniera dal terminale dovranno essere concordate tra i comandanti della nave e del terminale.

Per le SSLNGc, durante la manovra di disormeggio, è prevista la presenza del pilota a bordo e l'impiego di un rimorchiatore in *stand-by*.

I rimorchiatori potranno essere liberati su disposizioni del comandante della nave, secondo quanto concordato con il pilota.

Il pilota potrà lasciare la nave non prima di avere raggiunto il limite delle 2 miglia dell'area di interdizione totale e comunque in condizioni di sicurezza, in relazione anche alla presenza di altro traffico marittimo nella zona.

## Art. 23 COMPITI DEL TERMINALE FSRU TOSCANA

Il monitoraggio visivo e radar della zona regolamentata e l'organizzazione dell'attività di pattugliamento della nave guardiana dovranno avvenire sotto la responsabilità del "Responsabile del Terminale" che in tal senso dovrà assicurare un adeguato "servizio di vedetta" ai sensi della Regola 5 COLREG 72 (Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare).

A tal fine dovrà garantire 24 ore su 24 la presenza in plancia di personale dell'equipaggio abilitato alla guardia in plancia e provvisto di certificazione GMDSS, nel numero adeguato in relazione alle circostanze.

Durante le fasi di avvicinamento, affiancamento, ormeggio, allibo, disormeggio e allontanamento delle navi e sino a che la nave non abbia raggiunto le 4 miglia di distanza dal terminale, il controllo del traffico in transito sarà svolto da almeno un Ufficiale di coperta in plancia e da un comune di guardia in coperta, provvisti delle previste abilitazioni/certificazioni.

Il personale di servizio di guardia in plancia dovrà, in particolare:

- effettuare il monitoraggio di tutte le unità in transito nell'area 3 – zona di preavviso – al fine di verificare che le stesse transitino senza sostare in tale area; particolare attenzione dovrà essere posta a quelle unità che tengano una rotta che non escluda il loro transito nella zona di interdizione totale comunicando con le stesse, sul canale 16 e successivo canale di lavoro, per informarle sui divieti;
- effettuare il monitoraggio di tutte le unità in transito nell'area 2 - zona di limitazione – al fine di verificare che le stesse transitino ad una velocità non superiore a 10 nodi, con rotte rettilinee ed impostate in maniera tale da escludere il transito nella zona di

interdizione totale, valutando di impiegare l'LNG Guardian con le modalità dell'articolo seguente;

- attenersi a quanto previsto dall'art. 4 dell'Ordinanza 137/2013 della Capitaneria di Porto, nei casi in cui si verifichi l'avvicinamento all'area 1 - zona di interdizione totale - di unità navali in transito. Nel caso in cui le azioni previste dal citato art. 4 non abbiano sortito effetto dovrà:
  - o predisporre le procedure per orientare il terminale, mediante l'elica poppiera, in maniera da ridurre al minimo l'ingombro rispetto all'eventualità di una collisione;
  - o attivare il sistema antincendio e predisporre l'intervento della relativa squadra;
  - o valutare la possibilità di attivare il segnale "emergenza generale";
  - o tenere costantemente informata la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Livorno;
  - o valutare la possibilità di attivare le procedure ESD laddove una nave sia affiancata al terminale.

I dati relativi al monitoraggio radar delle aree circostanti il terminale dovranno essere registrati in modo automatico e continuativo; eventuali ingressi/attraversamenti non autorizzati nell'area di interdizione totale, dovranno essere comunicati all'Autorità Marittima dal responsabile del terminale.

#### Art. 24 INTERVENTI NAVE GUARDIANA "LNG GUARDIAN"

Nelle aree circostanti il terminale sarà presente continuativamente ogni giorno dell'anno 24 ore su 24 una nave appoggio *LNG Guardian* (Nominativo Internazionale IIZJ2 – n. IMO 9615585).

La nave guardiana *LNG Guardian* stazionerà prevalentemente ai limiti esterni della zona di interdizione totale, con la funzione di nave guardiana per servizio di pattugliamento, funzioni antincendio ed anti-inquinamento e quale supporto nella gestione di eventuali emergenze come uomo a mare, abbandono del terminale, evacuazioni mediche; nelle varie situazioni dovrà operare come sotto specificato.

##### Pattugliamento:

- a) scortare, sulla base delle indicazioni comunicate dal personale di servizio di guardia in plancia della FRSU Toscana, eventuali unità in transito nell'area 2 – Zona di limitazione – frapponendosi tra le unità in transito e il terminale;
- b) attenersi a quanto previsto dall'art. 4 dell'Ordinanza 137/20013 della Capitaneria di Porto, nei casi in cui si verifichi l'avvicinamento di unità navali in transito all'area 1 - zona di interdizione totale; a tal fine la nave LNG Guardian dovrà:
  - utilizzare segnalazioni luminose ed acustiche;
  - utilizzare lancio di razzi di emergenza;
  - attivare impianti antincendio ad acqua di mare.
- c) nel caso di nave in avaria e non in grado di manovrare, dovrà porre in essere ogni attività idonea ad evitare una collisione, ivi inclusa la possibilità di offrire

assistenza all'unità navale in avaria rimorchiandola o spingendola fuori dalla rotta di collisione con il terminale in accordo col comando della nave, informando la Sala Operativa della Capitaneria di Porto della situazione in atto.

#### Antincendio e antinquinamento:

la nave guardiana dovrà predisporre l'attivazione dei propri impianti/sistemi di bordo operando secondo le indicazioni fornite dal responsabile del terminale e dall'Autorità Marittima dal momento in cui questa assumerà il coordinamento dell'emergenza.

#### Recupero uomo in mare:

la nave guardiana dovrà attenersi alle disposizioni impartite dall'Autorità Marittima procedendo ad effettuare ricerche secondo gli schemi e le direttive dalla stessa comunicate;

#### Evacuazione della FSRU Toscana e/o della metaniera/SSLNGc:

in caso di evacuazione del terminale la nave guardiana dovrà ospitare a bordo il personale del terminale stesso ed eventualmente quello della metaniera ad esso ormeggiata.

#### Evacuazione per motivi sanitari:

nel caso in cui dovesse procedere al trasbordo di un membro del rigassificatore o della nave per malattia o per infortunio, dovrà operare in base alle istruzioni dell'Autorità Marittima, anche in caso di intervento di un elicottero.

La sostituzione, anche temporanea, della nave LNG Guardian, dovrà essere effettuata con un'unità avente caratteristiche analoghe o superiori, previa comunicazione alla Capitaneria di Porto.

## CAPO III - ATTIVITÀ COMPLEMENTARI E COMUNICAZIONI

### Art. 25 TRASFERIMENTO/IMBARCO/SBARCO DI PERSONALE CON NAVE AFFIANCATA AL TERMINALE

Il trasferimento del personale tra la nave e il terminale è consentito esclusivamente durante la fase di affiancamento in via prioritaria tramite la piattaforma di poppa e/o secondariamente tramite la biscagliina mediante l'utilizzo del *crew boat*, e comunque non durante le operazioni di carico e scarico (ad eccezione del personale tecnico e dell'equipaggio non coinvolto nelle operazioni di carico e scarico del GNL).

Il trasferimento di personale mediante basket potrà essere effettuato, secondo le prescrizioni indicate dal RINA, sotto la esclusiva e diretta competenza e responsabilità del comandante del terminale.

Il trasferimento del personale è soggetto, inoltre, a procedure di *security* stabilite dal PFSP del terminale.

#### Art. 26 IMBARCO E SBARCO MERCI/MATERIALI

Le operazioni di imbarco/sbarco sul terminale di merci, materiali, rifornimenti, provviste, cambi equipaggi, non potranno essere eseguite con nave metaniera affiancata o SSLNGc, in avvicinamento o in fase di ormeggio o di disormeggio.

Al di fuori di tali casi, dette operazioni potranno essere eseguite previa autorizzazione del responsabile del terminale, secondo le procedure dallo stesso previste.

Le unità dirette al terminale, impiegate per tali operazioni, dovranno comunque essere in possesso di autorizzazione per l'ingresso nella zona di interdizione totale rilasciata dalla Capitaneria di Porto, fatta eccezione per i mezzi già autorizzati dall'Ordinanza 137/2013.

#### Art. 27 PROCEDURE PER IL BUNKERAGGIO E IL RIFORNIMENTO DI ACQUA POTABILE

Qualsiasi operazione di bunkeraggio e acqua potabile è vietata in caso di avvicinamento/ormeggio/disormeggio e con nave affiancata al terminale.

Il bunkeraggio al terminale è consentito nel rispetto di quanto previsto dal "Regolamento delle operazioni di bunkeraggio" approvato e reso esecutivo con l'Ordinanza n. 133/2002 della Capitaneria di Porto, quando non sia affiancata allo stesso la nave metaniera.

In caso di rifornimento di bunker e/o di acqua potabile le bettoline utilizzate per l'approvvigionamento sono autorizzate all'ingresso nella zona di interdizione totale, ai sensi dell'art. 1, comma 2 dell'Ordinanza 137/2013.

Il comandante della bettolina dovrà concordare con il comandante del terminale le modalità di affiancamento e di scarica.

#### Art. 28 LAVORI A BORDO

A bordo del terminale rigassificatore FSRU Toscana non sono effettuabili lavori con impiego di fonti termiche, né lavori che comportino l'utilizzo di utensili sprigionanti scintille e/o operazioni che comportino l'uso di qualsiasi apparecchiatura elettrica, durante l'affiancamento della nave metaniera e durante le operazioni di avvicinamento, ormeggio e disormeggio delle stesse.

L'esecuzione di altri lavori a caldo e di ogni altra tipologia di lavori a bordo, dovrà avvenire nel rispetto delle procedure di bordo, sotto diretto controllo e responsabilità del responsabile del terminale a seguito del rilascio, da parte dello stesso, di specifico nullaosta o permesso di lavoro scritto, come previsto dal Sistema di Gestione Integrato (IMS) dell'armatore, da conservare a bordo.

Sulle navi metaniere affiancate al terminale non sono eseguibili lavori a bordo.

## Art. 29 CONTROLLI AMBIENTALI

Per l'espletamento dei prescritti controlli ambientali la società a ciò incaricata dovrà presentare alla Capitaneria di Porto, con congruo anticipo per ogni campagna, apposita richiesta nella quale dovranno essere indicati:

- le attività da effettuare ed il periodo previsto;
- i mezzi impiegati, le caratteristiche degli stessi ed i relativi certificati;
- le modalità di svolgimento delle attività previste ed il programma dei lavori;
- il personale imbarcato sui mezzi suddiviso per membri dell'equipaggio e personale tecnico-scientifico;
- responsabile/i delle operazioni e loro recapito/i;
- eventuali altre notizie di interesse dell'Autorità Marittima.

Le attività di cui trattasi, autorizzate dalla Capitaneria di Porto, potranno essere svolte durante l'intero periodo di permanenza in zona di navi metaniere ~~incluse le SSLNGc~~, siano esse in avvicinamento, in affiancamento o in allontanamento dal terminale rigassificatore.

## Art. 30 SCARICO RIFIUTI - SENTINA

Tutti i rifiuti prodotti a bordo del FRSU Toscana dovranno essere conferiti a terra attraverso il trasbordo su idoneo mezzo nautico munito della prevista certificazione di idoneità al trasporto dei rifiuti, per la successiva consegna agli impianti di ricezione che operano nel porto di Livorno. Tali attività dovranno essere svolte nel periodo in cui l'unità sarà ancorata in rada in attesa delle verifiche da parte del consulente chimico del porto.

Tali operazioni non dovranno essere svolte in presenza di nave metaniera affiancata al terminale e dovranno avvenire nel rispetto della vigente normativa nazionale ed internazionale in materia.

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.

Per il ritiro di acque di sentina e di residui oleosi la Società armatrice dovrà richiedere alla Capitaneria di Porto, di volta in volta, apposita autorizzazione utilizzando lo stampato in allegato 2 al presente Regolamento.

## Art. 31 COMUNICAZIONI CON LA SALA OPERATIVA DELLA CAPITANERIA

### Comunicazioni delle navi in arrivo al terminale.

Le navi dirette al terminale, all'ingresso nella zona di preavviso, dovranno contattare la Sala Operativa della Capitaneria di Porto e comunicare i propri dati identificativi e l'ora di previsto attracco, dando conferma di essere in contatto col terminale e che la nave sia in condizioni per dirigere all'ormeggio.

Le navi che hanno terminato le operazioni col terminale e siano in allontanamento, all'uscita dalla zona di preavviso dovranno chiamare la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Livorno dichiarando di lasciare la zona per termine delle operazioni.

### Comunicazioni del terminale.

All'ingresso della metaniera nella zona di interdizione totale per il raggiungimento del terminale, la Sala Controllo dell'FSRU Toscana dovrà confermare alla Sala operativa della Capitaneria di Porto la propria efficienza e che siano state adottate tutte le necessarie precauzioni per ricevere la metaniera all'ormeggio.

La Sala Controllo del terminale FSRU Toscana dovrà comunicare alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto il completamento dell'ormeggio, l'inizio delle operazioni di scarica, la loro eventuale interruzione e ripresa nonché il loro termine.

Al distacco dell'unità dal terminale, la Sala Controllo dell'FSRU Toscana comunicherà alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Livorno il termine delle operazioni e l'avvenuto disormeggio in sicurezza della nave in allontanamento.

Il terminale e/o le predette unità devono allertare immediatamente la Sala Operativa della Capitaneria di Porto, riferendo di qualsiasi situazione e/o evento anomali.

## CAPO IV - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

### Art. 32 CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA

Il terminale FSRU Toscana e le navi metaniere dovranno essere in possesso di tutta la certificazione di sicurezza prevista in corso di validità, nonché di ogni ulteriore certificazione/attestazione prevista dalla normativa nazionale, comunitaria ed internazionale come applicabile alle unità gasiere abilitate alla navigazione internazionale.

### Art. 33 SERVIZIO ANTINCENDIO E ANTINQUINAMENTO

La FSRU dovrà essere in possesso di tutti i certificati di sicurezza riportati nella Circolare Titolo "Sicurezza della Navigazione" Serie Generale n. 169/2023, emessa dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto in data 24 gennaio 2023, a cui si rimanda per ogni pertinente valutazione.

Anche per gli aspetti legati alla prevenzione antincendio e antinquinamento il FSRU Toscana dovrà soddisfare la normativa vigente in materia ed essere conforme a quanto indicato nei piani approvati dall'ente tecnico ai sensi dell'art. 35 del DPR 435/91.

Consistenza, tipologia e ubicazione delle sistemazioni antincendio mobili e fisse, compresi gli impianti fissi per la segnalazione e l'estinzione degli incendi, nonché le relative dotazioni aggiuntive devono rispettare le previsioni dalla normativa internazionale.

Inoltre, sul terminale e sulle navi metaniere/SSLNGc ad esso affiancate, durante le operazioni commerciali, è vietato:

- fumare al di fuori delle zone designate;
- utilizzare in zone pericolose luci portatili non antideflagranti;
- utilizzare apparecchiature elettriche portatili, inclusi ventilatori, telefoni e luci, in zone pericolose senza le debite autorizzazioni;
- detenere armi, munizioni, razzi, fuochi d'artificio e qualsiasi altro tipo di esplosivo/materiale pirico (ad eccezione dei segnali di soccorso);
- effettuare trasferimento dei prodotti da un serbatoio all'altro attraverso linee o manichette temporanee;
- lasciare aperte porte e finestre del modulo alloggi.

I Comandanti delle navi metaniere dovranno inoltre attenersi scrupolosamente ai regolamenti/procedure del terminale.

L'eventuale utilizzo delle apparecchiature radar dovrà avvenire conformemente alle linee guida contenute nella *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (ISGOTT) e suoi emendamenti.

Ai fini della applicazione della normativa internazionale per la prevenzione degli inquinamenti causati dalle navi, l'FRSU Toscana dovrà ottemperare alla normativa MARPOL, così come emendata, applicabile alle unità qualificate "Gas Carrier" abilitate alla navigazione internazionale, tenuto conto delle eventuali deroghe concesse all'uopo dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

Inoltre, dovranno essere imbarcati marittimi in possesso di certificazione IMO, in ottemperanza alla normativa STCW applicabile all'unità, così come recepita dall'ordinamento italiano, e completa delle abilitazioni previste per l'imbarco su navi gasiere.

La familiarizzazione e l'addestramento del personale di bordo dovrà avvenire nel rispetto della normativa di sicurezza applicabile citata nelle premesse e, in particolare, del DPR 435/91, SOLAS '74, ISM code, STCW '95, IGC code.

#### Art. 34 DOTAZIONI DI SICUREZZA

Il terminale dovrà soddisfare le disposizioni contenute nella normativa citata nelle premesse (cfr art. 2). In particolare, per quanto attiene a consistenza, tipologia e ubicazione dei mezzi collettivi ed individuali di salvataggio nonché delle relative dotazioni aggiuntive previste dalla normativa internazionale, l'unità dovrà essere conforme a quanto indicato nei piani approvati ai sensi dell'art. 35 del regolamento di sicurezza approvato con il DPR 435/91. Tali dotazioni saranno oggetto di verifiche periodiche per il rilascio dei certificati di sicurezza in premessa elencati.

Saranno fatte salve le eventuali deroghe all'applicazione della suddetta normativa di riferimento concesse dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

#### Art. 35 RUOLO DI APPELLO

Il terminale dovrà soddisfare le disposizioni contenute nella normativa citata nelle premesse (cfr art. 2).

Il ruolo d'appello dev'essere conforme al modello approvato con Decreto Dirigenziale 27.02.2002, e successive modifiche, e dev'essere esposto in luoghi ben visibili e più frequentati in tutta la nave, compresi il ponte di comando, il locale macchina ed i locali alloggio equipaggio.

Sul ruolo di appello devono essere indicati, per ogni persona dell'equipaggio, il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne da eseguire come prescritto nell'art. 203 del DPR 435/91 e dall'art. 37 della SOLAS '74 come emendata.

Durante l'esecuzione delle ispezioni ai servizi di bordo previste dall'articolo 30 del D.P.R.

435/91, sarà verificata l'esatta applicazione del sopracitato Decreto Dirigenziale.

## CAPO V - ARMAMENTO

### Art. 36 TABELLA DI ARMAMENTO

Il Terminale è dotato di tabella di armamento minima di sicurezza rilasciata dall'Autorità Marittima competente. I membri dell'equipaggio dovranno essere in possesso delle abilitazioni e competenze professionali previste per navi metaniere di pari stazza, integrato da un addestramento specifico con lo scopo di acquisire la conoscenza e la pratica necessarie in materia di impianti e sistemi del terminale.

A bordo può essere imbarcato anche personale tecnico, la cui presenza sia richiesta dalla società proprietaria o dall'armatore per specifici controlli/mansioni.

Il numero complessivo delle "persone a bordo" (equipaggio e persone diverse dall'equipaggio) dovrà essere contenuto nei limiti della certificazione di sicurezza in corso di validità.

Quotidianamente, il Comando di bordo dovrà comunicare alla Sala Operativa ed alla Sezione Armamento e Spedizioni della Capitaneria l'elenco delle persone a bordo, suddiviso tra equipaggio, tecnici e passeggeri.

## CAPO VI - SECURITY

### Art. 37 NORMATIVA APPLICABILE

Al Terminale è applicata la normativa prescritta per le "*port facilities*" in quanto, ai soli fini della *security* marittima, è assimilabile ad un impianto portuale e pertanto dotato di PFSP (*port facility security plan*).

Per la gestione dell'interfaccia con le navi rifornitrici, incluse le SSLNGc, il PFSO potrà avvalersi della collaborazione del BML (*Berthing Master Logistic*) - Rappresentante del terminale.

### Art. 38 VISITE A BORDO

Visite a bordo potranno essere effettuate prevedendosi un numero massimo di visitatori (considerati passeggeri) di n° 12 unità tenendo presente che il numero di "tecnici e passeggeri" contemporaneamente imbarcati non dovrà, comunque, eccedere quello massimo indicato nei certificati di sicurezza.

Le visite dovranno essere effettuate nel rispetto delle norme interne di *safety* e *security*.

## CAPO VII - ESERCITAZIONI

### Art. 39 ESERCITAZIONI DI EMERGENZA

Ad integrazione di quanto previsto dalla normativa di sicurezza della navigazione precedentemente citata applicabile al Terminale, il responsabile dello stesso dovrà, con

cadenza almeno semestrale, disporre l'esecuzione di esercitazioni interne di emergenza e prove tecniche di funzionalità degli apparati, al fine di monitorare l'addestramento del personale, verificare l'efficienza delle apparecchiature antincendio e delle altre attrezzature disponibili, compresi i ruoli e le capacità di risposta dei rimorchiatori e della nave guardiana disponibili. Le modalità e le tempistiche di svolgimento di tali esercitazioni ivi compreso l'orario di inizio e termine dell'esercitazione dovranno essere preventivamente comunicate alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto, per le eventuali valutazioni di competenza.

Il responsabile del Terminale dovrà garantire l'effettuazione di eventuali ulteriori esercitazioni disposte dalla Capitaneria di Porto, alla quale invierà copia della pertinente relazione.

Inoltre, dovranno essere eseguite almeno le esercitazioni e le verifiche previste dal libro IV capitolo III del DPR 8 novembre 1991 n. 435 con le modalità e con la frequenza, nello stesso specificate.

## CAPO VIII - DISPOSIZIONI FINALI

### Art. 40 DISPOSIZIONI FINALI

Eventuali situazioni non contemplate nel presente Regolamento saranno valutate, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto di Livorno, acquisiti i pareri degli Enti e Servizi ritenuti necessari.

La Capitaneria di Porto potrà imporre inoltre, secondo la propria discrezionalità tecnica, ogni ulteriore prescrizione ritenuta necessaria ed utile allo svolgimento delle operazioni in sicurezza.

Alla Capitaneria di Porto di Livorno  
[dm.livorno@pec.mit.gov.it](mailto:dm.livorno@pec.mit.gov.it)  
[tecnica.cplivorno@mit.gov.it](mailto:tecnica.cplivorno@mit.gov.it)

## DICHIARAZIONE DEL RESPONSABILE DEL TERMINALE

### OPERAZIONI DI TRASFERIMENTO AL TERMINALE

Il sottoscritto ..... (iscritto nelle matricole della gente di mare di ..... al numero .....) responsabile del Terminale galleggiante FSRU Toscana, iscritto nei Registri delle navi minori e dei galleggianti del Compartimento Marittimo di Livorno al numero LI10153,

#### RELATIVAMENTE ALLA COMPATIBILITA' NAVE-TERMINALE DICHIARA CHE

la nave metaniera ....., numero IMO ....., di bandiera ....., avente stazza lorda ....., stazza netta ....., dislocamento ....., capacità di carico di ..... mc, trasportante ..... mc di GNL, prevista ormeggiare al Terminale galleggiante FSRU Toscana il giorno ..... alle ore ..... per la scarica di ..... mc di carico, è stata sottoposta al processo di compatibilità nave - terminale, in conformità alle linee guida OCIMF, SIGTTO, GIIGNL e *Gas Infrastructure Europe* ed a quanto indicato nel "Regolamento delle attività del Terminale Rigassificatore FSRU Toscana" (approvato con ordinanza n. .... in data .....), ed è risultata compatibile sia dal punto di vista dimensionale che operativo con il terminale FSRU Toscana.

#### RELATIVAMENTE ALLE OPERAZIONI DI ALLIBO DICHIARA CHE

- il Terminale galleggiante FSRU Toscana è pronto sotto ogni aspetto ad effettuare le operazioni di allibo dalla nave metaniera sopra specificata, previste per il giorno ..... alle ore .....
- sono stati eseguiti con successo tutti i controlli e le verifiche di sicurezza ed operative previste dalla normativa internazionale, nazionale e locale vigente nonché dal "Regolamento delle attività del terminale";
- tutti i servizi di emergenza del terminale sono in perfetta efficienza e pronti all'uso.

#### RELATIVAMENTE ALLA CAPACITA' DI CARICO DICHIARA CHE

- nell'anno solare in corso hanno accostato al terminale n. .... navi LNGc/SSLNGc;
- la nave metaniera, sopra specificata trasferirà al Terminale ..... mc di GNL ed il Terminale ha la capacità di ricevere tale quantitativo;
- il carico trasferito rientra nei quantitativi totali massimi di rigassificazione autorizzata (pari a 5 miliardi di Smc/anno);
- l'Ufficiale di bordo del terminale responsabile durante le operazioni di allibo sarà:

.....  
 (grado, nome, cognome, matricola e luogo di iscrizione)

Livorno, \_\_\_\_\_

Il responsabile del Terminale  
 (timbro e firma leggibile)

Alla Capitaneria di Porto di Livorno

[dm.livorno@pec.mit.gov.it](mailto:dm.livorno@pec.mit.gov.it)[tecnica.cplivorno@mit.gov.it](mailto:tecnica.cplivorno@mit.gov.it)**DICHIARAZIONE DEL RESPONSABILE DEL TERMINALE****OPERAZIONI DI TRASFERIMENTO ALLA LNGc/SSLNGc**

Il sottoscritto ..... (iscritto nelle matricole della gente di mare di ..... al numero .....) responsabile del Terminale galleggiante FSRU Toscana, iscritto nei Registri delle navi minori e dei galleggianti del Compartimento Marittimo di Livorno al numero LI10153,

**RELATIVAMENTE ALLA COMPATIBILITA' NAVE-TERMINALE DICHIARA CHE**

la nave metaniera ....., numero IMO ....., di bandiera ....., avente stazza lorda ....., stazza netta ....., dislocamento ....., capacità di carico di ..... mc, trasportante ..... mc di GNL, prevista ormeggiare al Terminale galleggiante FSRU Toscana il giorno ..... alle ore ..... per la caricazione di ..... mc di carico, è stata sottoposta al processo di compatibilità nave - terminale, in conformità alle linee guida OCIMF, SIGTTO, GIIGNL e Gas Infrastructure Europe ed a quanto indicato nel "Regolamento delle attività del Terminale Rigassificatore FSRU Toscana" (approvato con ordinanza n. .... in data .....), ed è risultata compatibile sia dal punto di vista dimensionale che operativo con il terminale FSRU Toscana.

**RELATIVAMENTE ALLE OPERAZIONI DI ALLIBO DICHIARA CHE**

- il Terminale galleggiante FSRU Toscana è pronto sotto ogni aspetto ad effettuare le operazioni di allibo dalla nave metaniera sopra specificata, previste per il giorno ..... alle ore .....
- sono stati eseguiti con successo tutti i controlli e le verifiche di sicurezza ed operative previste dalla normativa internazionale, nazionale e locale vigente nonché dal "Regolamento delle attività del terminale";
- tutti i servizi di emergenza del terminale sono in perfetta efficienza e pronti all'uso.

**RELATIVAMENTE ALLA CAPACITA' DI CARICO DICHIARA CHE**

- nell'anno solare in corso hanno accostato al terminale n. .... navi LNGc/SSLNGc;
- la nave metaniera sopra specificata riceverà dal Terminale ..... mc di GNL ed il in accordo alla lettera di prontezza trasmessa ha la capacità di ricevere tale quantitativo;
- l'Ufficiale di bordo del terminale responsabile durante le operazioni di allibo sarà:

.....  
(grado, nome, cognome, matricola e luogo di iscrizione)

Livorno, \_\_\_\_\_

Il responsabile del Terminale  
(timbro e firma leggibile)



**ALLEGATO 3**  
**Informazioni tecniche preliminari**

Nome della nave ( <i>Ship's name</i> )	Nominativo Internazionale ( <i>Distinctive letter</i> )	Capacità totale dei serbatoi 100% ( <i>100% cargo tanks total capacity</i> )	Max. pressione ammissibile ( <i>Max allowable pressure</i> )	Min. temperatura ammissibile ( <i>Min. allowable temperature</i> )
Registro di class. ( <i>Classed with</i> )				

Armatore:  
(*Owner*)

Bandiera:  
(*Flag*)

Compartimento:  
(*Port of registry*)

N. persone equipaggio:  
(*Crew number*)

Ufficiale responsabile delle operazioni di allibo:  
(*Officer in charge for cargo transfer*)

Lunghezza fuori tutto:  
(*Length overall*)

Larghezza:  
(*Breadth*)

Immersione prima dell'allibo:  
(*Draft before cargo transfer*)

Immersione dopo l'allibo:  
(*Draft after cargo transfer*)

N. motori principali e tipo:  
(*Main engine number and type*)

Potenza in CV:  
(*HP power*)

Velocità a pieno carico:  
(*Full cargo speed*)

Elica direzionale:  
(*Bow thruster*)

Verricelli per ancoraggio:  
(*mooring winches*)

	Prora ( <i>Fore</i> )	Centro ( <i>Midship</i> )	Poppa ( <i>Stern</i> )
Tipo ( <i>Type</i> )			
Numero ( <i>Number</i> )			
Capacità ( <i>Capacity</i> )			

Mezzi per il sostentamento della manichetta per l'allibio:  
(*Hose lifting facilities*)

Numero:  
(*Number*)

Portata tonn.:  
(*Capacity*)

Numero pompe del carico:  
(*Number of cargo pumps*)

Tipo:  
(*Type*)

Capacità:  
(*Capacity*)

Pompe di ripresa n.:  
(*Booster pumps no.*)

Portata:  
(*Capacity*)

Numero di compressori:  
(*Number of compressors*)

Capacità totale m<sup>3</sup>/h:  
(*Total capacity m<sup>3</sup>/h*)

Valvole a rapida chiusura:  
(*Quick closing valves*)

Tempo di chiusura delle valvole automatiche sulle rampe e sui serbatoi:  
(*Closing time of mainfolds and cargo vessels quick closing valves*)

Capacità della nave di gestire il "Boil off" dall'attivazione dei sistemi di sicurezza ESD:  
(*Time necessary to manage the "Boil Off" system from activation of Emergency Shut Down system*)

Informazioni sul carico:  
(Cargo information)

Serbatoio n. (Cargo vessels No.)	Capacità (Capacity)	Peso specifico ammissibile (Allowable specific gravity)	Prodotto (Product)	Quantità a bordo (Quantity on board)	Tarature valvole di sicurezza (Safety valves setting)	Pressione del carico (Cargo pressure)	Temperatura del carico (Cargo temperature)	Quantità da trasferire (Quantity to be transferred)	Riscaldatore del carico (Cargo heating system)	Tempo necessario (Estimated time)
	m <sup>3</sup>	t/m <sup>3</sup>		Tonn	Bar	Bar	°C	Tonn	ton/h ΔT(°C)	h

Informazioni sulla zavorra:  
(Ballast information)

Compartimento (Compartment)	Posizione (Position)	Capacità (Capacity)	Quantità a bordo (Quantity on board)
		m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>

Il Comandante della nave con il presente modulo dichiara che sono stati effettuati con buon esito tutti i controlli preliminari di cui all'art. 22 del Decreto Dirigenziale 02.08.2007, come modificato.

*(The Master hereby declare that all preliminar check mandatory by art. 22, D.D. 02.08.2007, as modified, have been positively carried out)*

Luogo e data (Place and Date) \_\_\_\_\_

Firma e timbro nave  
(Signature and ship's stamp)

\_\_\_\_\_