



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ufficio Circondariale Marittimo Piombino

ORDINANZA

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

- VISTA** l'Ordinanza n. 67/2023 in data 03.05.2023 con la quale veniva approvato il "Regolamento delle attività del Terminale FSRU Piombino";
- VISTA** l'Ordinanza n. 151/2023 in data 11.10.2023 con cui venivano aggiornati l'art. 6, comma 1, e l'art. 7, comma 1, del sopra citato "Regolamento delle attività del Terminale FSRU Piombino";
- PRESO ATTO** che alla luce dell'esperienza maturata e degli accosti effettuati dall'avvio del Terminale in questione appare opportuno apportare alcuni aggiornamenti e precisazioni al sopra citato "Regolamento delle attività del Terminale FSRU Piombino";
- CONSIDERATO** quanto emerso nella riunione di confronto convocata con nota prot. n. 21209 del 08.07.2025 e tenutasi presso l'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino in data 11.07.2025 con i rappresentanti dei Servizi Tecnico Nautici, del Servizio Chimico di porto, dell'Autorità di Sistema Portuale – Ufficio Territoriale di Piombino, delle locali Agenzie marittime e del terminalista;
- PRESO ATTO** delle osservazioni pervenute sulla bozza consolidata a seguito della precedente riunione, condivisa con nota prot. n. 26536 in data 11.08.2025;
- PRESTO ATTO** degli ulteriori pareri espressi dai rappresentanti della Corporazione Piloti in data 27.08.2025 e del Gruppo Ormeggiatori in data 28.08.2025;
- RITENUTO** opportuno apportare gli aggiornamenti e le precisazioni in questione del sopra citato "Regolamento delle attività del Terminale FSRU Piombino", come risultanti ad esito del confronto istruttorio sopra descritto;
- VISTI** gli articoli 17,30 e 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

Articolo 1

Le revisioni riportate di seguito sono da intendersi riferite agli articoli del testo del Regolamento approvato con l'Ordinanza n. 67/2023. Si allega al presente provvedimento, per completezza di consultazione, la versione consolidata del sopra citato Regolamento, comprensiva delle modifiche apportate.

Articolo 2

All'articolo 3, comma 1, le parole "*Golar Tundra*" sono sostituite con "*Italys LNG*", in ragione del cambio di denominazione dell'unità impiegata.

Articolo 3

All'articolo 9, comma 2, le parole “*opportuno e*” vengono eliminate.

Articolo 4

All'articolo 13, comma 1, i paragrafi 2 e 3 della Soglia 1 vengono così sostituiti:

“Non sarà, in ogni caso, ammesso l'ingresso delle navi metaniere in presenza di previsioni meteo in corso di validità – relative a tutta la durata della sosta in porto della LNGC – riportanti valori del vento (1 ora) pari o superiori a 30 Nodi o altezza d'onda significativa pari o superiori a metri 2.

Le previsioni meteo dovranno essere tempestivamente fornite a carico del Terminale e devono provenire da operatore certificato. In relazione al vento, qualora disponibili, dovranno essere considerati i dati relativi al vento a 10 m; in caso contrario, a scopo precauzionale, dovranno essere presi in considerazione i dati indicati con valori più elevati. In mancanza, verrà impiegato il bollettino Meteomar (ingresso non ammesso se previsto avviso di burrasca nella Sezione 1. Avvisi - Previsioni)”.

Nel medesimo articolo, il paragrafo 3 della Soglia 2 è così sostituito:

“Le stesse operazioni dovranno essere intraprese qualora vengano emesse previsioni con valori del vento (1 ora) pari o superiori a 30 Nodi. Le previsioni meteo dovranno essere tempestivamente fornite a carico del Terminale e devono provenire da operatore certificato. In relazione al vento, qualora disponibili, dovranno essere considerati i dati relativi al vento a 10 m; in caso contrario, a scopo precauzionale, dovranno essere presi in considerazione i dati indicati con valori più elevati. In mancanza, verrà impiegato il bollettino Meteomar (limite: avviso di burrasca nella Sezione 1. Avvisi - Previsioni)”.

Nel medesimo articolo, al comma 3, la parola “*previsti*” viene eliminata.

Articolo 5

All'articolo 14, comma 2, la dicitura “*dall'imbarco dei piloti sulla nave metaniera*” viene sostituita con “*da quando la nave metaniera lascia la zona di rada*”.

Articolo 6

All'articolo 17, comma 9, la dicitura “*parimenti*” viene eliminata.

Articolo 7

L'articolo 18, comma 5, viene così sostituito:

“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 dalla testata della diga foranea non inferiore ad 1 miglio”.

Articolo 8

All'articolo 19, comma 3, viene eliminata la dicitura “*che dovranno fare accesso via mare*”.

Al medesimo articolo viene inserito un nuovo comma 12, che recita:

“Gli Ormeggiatori impiegati nell’ordinario servizio di ormeggio portuale devono:

- verificare la corretta tenuta del sistema di ormeggio ed il corretto tesaggio dei cavi della FSRU, nonché lo stato di conservazione ed usura degli stessi;*
- effettuare ronde programmate per la verifica di cui al precedente punto, con cadenza ogni 48 ore; in caso di condizioni meteo marine avverse, la frequenza potrà essere aumentata, in conformità alle indicazioni fornite, caso per caso, dall’Autorità Marittima e/o dal Terminale FSRU.*
- informare tempestivamente la Sala Operativa dell’Ufficio Circondariale Marittimo ed il Responsabile della FSRU di qualsiasi situazione anomala riscontrata durante l’espletamento del proprio servizio”.*

Articolo 9

L’articolo 21, comma 2, viene così sostituito:

“Le manovre dovranno essere eseguite solamente con condizioni meteo marine assicurate (vento misurato all’interno della Darsena Nord max 15 nodi) e, nel caso dell’ingresso, in orario diurno. Fermo restando la condizione del vento, l’ormeggio in orario notturno è altresì consentito, in assenza della LNG Carrier, alle unità aventi lunghezza fuori tutto non superiore a 150 m. Qualora ritenuto opportuno, per le manovre di uscita, su richiesta del Pilota in servizio dovranno essere mantenuti accesi gli elementi di illuminazione (torri faro) impiegati presso la Banchina Nord”.

Nel medesimo articolo, il comma 3 viene eliminato e sostituito dai nuovi commi 5 e 6, che recitano:

“Fermo restando quanto previsto dal successivo paragrafo, le unità destinate all’accosto presso la Banchina Nord, salva ogni differente valutazione del caso da parte dell’Autorità marittima, non dovranno effettuare operazioni con merci pericolose e dovranno ormeggiare con il lato sinistro in banchina ovvero comunque con le sovrastrutture il più lontano possibile dalla banchina Est”.

“Sono consentite, non in presenza di LNGC Carrier in porto, l’ormeggio e la sosta di navi a Banchina Nord che devono imbarcare o sbarcare alla rinfusa Acido Solforico (Sulphuric Acid Solution Cat. Y Annesso II Marpol – UN 1830) o Potassa Caustica (Potassium Hydroxide Solution Cat. Y Annesso II Marpol – UN 1814), nonché merci pericolose in colli con UN 2590. Le manovre di ormeggio in banchina delle navi che dovranno imbarcare o sbarcare le merci suindicate dell’Annesso II Marpol potranno avvenire solo dopo il rilascio del certificato di nulla osta all’ormeggio da parte del Consulente Chimico di porto, da presentare all’Ufficio Circondariale Marittimo (in allegato alla domanda di accosto) ed all’Autorità di Sistema Portuale – Ufficio Territoriale di Piombino, tramite la rispettiva Agenzia Raccomandataria”.

Articolo 10

All’articolo 23, comma 2, il primo periodo viene così sostituito:

“Durante le operazioni di trasferimento del carico, a partire dall’avvio delle operazioni di collegamento e fino al distacco delle manichette, è fatto divieto agli equipaggi della LNGC e della FSRU di lasciare le rispettive unità”.

Articolo 11

Alla rubrica dell’articolo 30 viene aggiunta la dicitura **“E PERSONALE”**.

Il comma 3 viene sostituito dall’inserimento dei nuovi commi 3, 4, 5 e 6, che recitano:

“Le operazioni di imbarco/sbarco sulla LNGC di merci, materiali, rifornimenti, provviste, cambio equipaggio e trasferimento del personale in franchigia potranno essere effettuate ordinariamente via mare, con l’impiego del servizio di battellaggio del porto di Piombino durante l’attesa nella zona di rada”.

“Le operazioni di cui al comma precedente, altresì, potranno essere effettuate anche in porto, nella zona di poppa della LNGC, nelle fasi precedenti / successive al trasferimento del carico, sempre comunque prima dell’avvio delle operazioni di collegamento e dopo il completamento del distacco delle manichette. Le stesse dovranno essere effettuate esclusivamente via mare, previa dichiarazione di non pericolosità del Comando di bordo e comunicazione tramite l’Agenzia Raccomandataria all’Ufficio Circondariale marittimo di Piombino”.

“Laddove strettamente necessario, l’imbarco di tecnici e ispettori del carico potrà avvenire esclusivamente via mare, anche in porto, nelle fasi precedenti o successive alle operazioni di trasferimento del carico, previa comunicazione tramite l’Agenzia Raccomandataria all’Ufficio Circondariale marittimo di Piombino”.

“Per il solo personale dipendente USMAF è ammesso – in caso di effettuazione di una visita o ispezione prevista per legge – l’imbarco sulla LNGC in porto via terra attraverso la FSRU nelle fasi precedenti o successive alle operazioni di trasferimento del carico, a seguito della presentazione all’Ufficio Circondariale Marittimo, da parte dell’Agenzia Raccomandataria, di apposita comunicazione con in allegato il nulla osta da parte del PFSO/DPFSO del Terminal e le pertinenti dichiarazioni di non pericolosità dei Comandi di bordo e/o dei relativi SSO”.

Ad esito di tali variazioni, il precedente comma 5 assume il numero 7, mentre il precedente comma 4 assume il numero 8.

Al medesimo articolo viene inserito un nuovo comma 9, che recita:

“In relazione alle prescrizioni contenute nel presente articolo, qualora dovessero sussistere necessità specifiche, dovranno essere adeguatamente rappresentate tramite l’Agenzia Raccomandataria con istanza motivata per iscritto, presentata con almeno 48 ore di anticipo rispetto alla prevista esecuzione. In tal caso, è fatta salva ogni diversa valutazione effettuata dall’Autorità marittima”.

Articolo 12

All’articolo 33 le parole “*Ordinanza n. 102/2022*” sono sostituite con “*Ordinanza n. 116/2023*”.

Articolo 13

L’articolo 35, comma 1, viene così sostituito:

“Tutti i rifiuti prodotti a bordo della FSRU dovranno essere conferiti, prima del raggiungimento delle soglie previste dal Regolamento UE n. 89/2022, al concessionario del servizio per il porto di Piombino, che potrà operare via terra ovvero con idoneo mezzo nautico munito di protezioni parafiamma presso gli scarichi dei gas esausti di bordo (ovvero di soluzioni che garantiscano analogo risultato)”.

Al medesimo articolo, l’ultimo periodo del comma 3 viene così sostituito:

“I rifiuti rientranti nella categoria di cui all’Annesso V MARPOL potranno essere ritirati nelle fasi precedenti o successive alle operazioni di trasferimento del carico (prima della connessione ovvero ad avvenuta disconnessione delle manichette), prevedendone il ritiro via mare nella zona poppiera della nave”.

Articolo 14

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

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

Piombino, Data di protocollo

IL COMANDANTE

C.C. (CP) Alberto POLETTI

(documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs. 82/2005 – art.21)



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PIOMBINO**

REGOLAMENTO

ATTIVITÀ DEL TERMINALE

FSRU PIOMBINO

**APPROVATO E RESO ESECUTIVO CON
ORDINANZA N° 67 DEL 03 MAGGIO 2023**

Sommario

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI	4
Art. 1 - DEFINIZIONI	4
Art. 2 - PREMESSE	5
Art. 3 - PECULIARITÀ DEL TERMINALE	5
Art. 4 - POSIZIONE	5
Art. 5 - DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO	6
Art. 6 - REQUISITI/CARATTERISTICHE NAVI AMMESSE AL TERMINALE	6
Art. 7 - QUANTITÀ AUTORIZZATA E NUMERO SCARICHI PREVISTI	7
CAPO II – ADEMPIMENTI AMMINISTRATIVI	8
Art. 8 - DOMANDA DI ACCOSTO, PREAVVISO E CONFERMA DI ARRIVO	8
Art. 9 - RICHIESTA AUTORIZZAZIONE ALL'ALLIBO E RELATIVA PROCEDURA	10
Art. 10 - PRECAUZIONI DA ADOTTARE PRIMA DELL'INGRESSO PER FSRU E NAVI METANIERE	11
Art. 11 - FORMALITÀ DI ARRIVO E PARTENZA NAVI METANIERE	12
Art. 12 - ANCORAGGIO E STAZIONAMENTO IN RADA	12
CAPO III – MANOVRE NAVALI ED ASPETTI TECNICO-NAUTICI	14
Art. 13 - CONDIZIONI DI SICUREZZA PER OPERATIVITÀ	14
Art. 14 - MANOVRA DI AVVICINAMENTO, INGRESSO IN PORTO E AFFIANCAMENTO DELLE NAVI METANIERE AL TERMINALE FSRU	16
Art. 15 - MANOVRA DI USCITA DAL PORTO DELLE NAVI METANIERE	18
Art. 16 - COMUNICAZIONI/ASCOLTO RADIO	19
Art. 17 - SERVIZIO DI PILOTAGGIO	20
Art. 18 - SERVIZIO DI RIMORCHIO	22
Art. 19 - SERVIZIO DI ORMEGGIO E BATTELLAGGIO	23
Art. 20 - SPECCHI ACQUEI INTERDETTI	25
Art. 21 - ACCOSTI DI ALTRE UNITÀ IN DARSENA NORD	26
CAPO IV – ASPETTI OPERATIVI SPECIFICI	28
Art. 22 - PRECAUZIONI DURANTE LA PERMANENZA IN PORTO DELLA FSRU E DELLE LNGC	28
Art. 23 - NAVE AFFIANCATA AL TERMINALE	28
Art. 24 - PROCEDURE DI ALLIBO	30
Art. 25 - MANCATO INIZIO DELLE OPERAZIONI DI ALLIBO	31
Art. 26 - FASE DI ALLIBO GNL	32
Art. 27 - SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER MOTIVI DI SICUREZZA	32
Art. 28 - SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER MOTIVI DI EMERGENZA	33
Art. 29 - COMPITI DEL RESPONSABILE FSRU	34
CAPO V – ATTIVITÀ COMPLEMENTARI	35
Art. 30 - IMBARCO/SBARCO MATERIALI	35
Art. 31 - PROCEDURE PER IL BUNKERAGGIO	36
Art. 32 - RIFORNIMENTO DI ACQUA POTABILE	37
Art. 33 - LAVORI A BORDO DELLA FSRU	37
Art. 34 - CONTROLLI AMBIENTALI E ALTRE ATTIVITÀ IN MARE	38
Art. 35 - SCARICO RIFIUTI – SENTINA	38
CAPO VI – SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	40
Art. 36 - CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA	40
Art. 37 - SERVIZIO ANTINCENDIO E ANTINQUINAMENTO	40
Art. 38 - DOTAZIONI DI SICUREZZA	41
CAPO VII – ARMAMENTO	42
Art. 39 - ARMAMENTO DELLA FSRU	42
CAPO VIII – ESERCITAZIONI	43
Art. 40 - ESERCITAZIONI DI EMERGENZA	43
CAPO XI – DISPOSIZIONI FINALI	44
Art. 41 - DISPOSIZIONI FINALI	44

Elenco degli allegati:

1. Format dichiarazione del Comandante della nave LNG Carrier (ITA – ENG);
2. Format dichiarazione del Responsabile del Terminal FSRU (ITA – ENG);
3. Format dichiarazioni Comandanti navi per allibo;
4. Modulo dichiarazione assolvimento imposta di bollo;
5. Stralcio - punto di fonda in rada;
6. Decreto di obbligatorietà del servizio di rimorchio, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
7. Stralcio – specchi acquei interdetti.

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 - DEFINIZIONI

- Ministero:* Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Autorità marittima:* Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino;
- FSRU:* Floating Storage and Regasification Unit – unità rigassificatrice;
- LNGC:* Liquid Natural Gas Carrier – nave metaniera che conferisce GNL alla FSRU;
- Raccomandatario marittimo:* soggetto, operante nell'ambito di un'agenzia marittima, che svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al Comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, secondo le prerogative indicate nella Legge n. 135/1977;
- Terminale FSRU:* struttura portuale (banchina Est e parte di banchina Nord) e relativo specchio acqueo in concessione alla Società Snam FSRU Italia;
- GNL:* gas naturale convertito allo stato liquido;
- Zona di rada LNGC:* punto di fonda, originariamente destinato alle operazioni di allibo, avete come punto di ancoraggio centrale il punto di coordinate Lat. 42° 54'.5 N – Long. 10° 36'.0 E ed avente un raggio di 0,6 miglia, di cui all'ordinanza n. 70/2003 del 26.07.2003;
- Darsena Nord:* specchio acqueo situato nella zona Nord del porto di Piombino, racchiuso tra la c.d. Banchina Est – destinata all'ormeggio della FSRU – la c.d. Banchina Nord e la massicciata Ovest;
- Responsabile FSRU:* indica la persona che ha la responsabilità della gestione della FSRU; si identifica nel Comandante del rigassificatore FSRU o in un Ufficiale da lui delegato; tale figura deve mantenere un contatto costante con il Responsabile del Terminale e della LNGC sulle condizioni meteo marine in atto ed in previsione;
- Responsabile LNGC:* indica la persona che ha la responsabilità della gestione della LNGC; si identifica nel Comandante o in un Ufficiale da lui delegato;
- Rappresentante del terminale:* indica la persona designata dal concessionario del terminale che ha il compito di coadiuvare e coordinare le operazioni di scarico del GNL dalla metaniera alla FSRU e da quest'ultima alla condotta della banchina; tale figura, se

ritenuto opportuno dal terminalista, può anche coincidere con il “Responsabile FSRU”;

ESD: Emergency shut down – arresto delle operazioni in emergenza;

ERS: Emergency release system – sistema di distacco in emergenza.

Art. 2 - PREMESSE

1. In data 25.10.2022 è stata emanata l’Ordinanza Commissariale n. 140, con la quale il Commissario Straordinario di Governo Eugenio Giani ha autorizzato, ai sensi dell’art. 5 del D.L. 50/2022, la società SNAM FSRU ITALIA a *“costruire e mettere in esercizio il mezzo navale di tipo FSRU Golar Tundra (...) nel rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di cui al verbale della Conferenza dei servizi”*. In ragione di tale atto, in data 25.11.2022 è stato rilasciato dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale di Livorno il Verbale di consegna di area demaniale marittima alla Società Snam FsrU Italia S.r.l. con sede a San Donato Milanese (MI).
2. Il presente Regolamento si applica a tutti i soggetti in esso indicati e per tutte le tipologie di operazioni descritte, a partire dalla data della sua pubblicazione ed a prescindere dall’effettivo inizio o termine dell’esercizio del terminale, come determinato per altre finalità e/o normative applicabili.

Art. 3 - PECULIARITÀ DEL TERMINALE

1. L’impianto è un terminale di rigassificazione galleggiante (FSRU – *Floating Storage and Regasification Unit*) realizzato impiegando la nave avente IMO N. 9655808, ad oggi denominata “Italis LNG”.

Art. 4 - POSIZIONE

1. La FSRU è ormeggiata presso la banchina “EST” del porto di Piombino, avente una lunghezza di 320,00 m, oltre ad un pennello denominato “Molo a cassoni Est” di ulteriori 120,00 m., un’altezza di 4 metri e uno specchio acqueo antistante avente profondità di circa -20.00 m.
2. La FSRU è collegata ad un metanodotto, che compie un percorso di circa 8,5 km per giungere al punto di collegamento alla rete nazionale sito in località Vignarca

del Comune di Piombino (LI).

Art. 5 - DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

1. La FSRU è ormeggiata con lato sinistro in banchina, prua rivolta verso l'imboccatura del porto (202°), impiego del sistema di ormeggio autorizzato con n. 8 (otto) punti dotati di doppio gancio a scocco, comandati elettricamente e/o manualmente. Tra la poppa della FSRU ed il ciglio della Banchina Nord deve essere conservato uno specchio acqueo libero pari a 60 metri.
2. L'accoppiamento tra la linea di invio del gas e i *risers* (tubazioni discendenti) di collegamento con la conduttura nazionale è ubicato sul lato di sinistra della FSRU a circa metà nave. La capacità di stoccaggio netta del rigassificatore è di 170.000 m³. Nella zona di prua della nave è collocato il modulo di rigassificazione. Il Terminale ed i sistemi in esso impiegati devono essere conformi a tutte le norme tecniche di riferimento.
3. Anche il sistema di trasferimento del carico deve essere conforme alle norme tecniche applicabili.

Art. 6 - REQUISITI/CARATTERISTICHE NAVI AMMESSE AL TERMINALE

1. Le navi ammesse al rifornimento del Terminale dovranno avere capacità massima di 181.000 m³ ed essere compatibili con il Terminale da un punto di vista della sicurezza e dell'operatività.
2. Le operazioni di allibo di carichi parziali dovranno effettuarsi con navi compatibili col terminale, sia per il sistema di ormeggio che per il collegamento dei *manifold*.
3. I limiti dimensionali massimi per le navi ammesse all'ormeggio al Terminale sono:
 - lunghezza fuori tutto 300 metri;
 - larghezza 50 metri;
4. Le LNG Carrier dirette al Terminale devono rispettare i requisiti ed essere in possesso della documentazione e delle certificazioni previste dalla vigente normativa ed in particolare dal D.M. 2 agosto 2007 "*Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime*".

5. Tutte le LNG Carrier 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.

Art. 7 - QUANTITÀ AUTORIZZATA E NUMERO SCARICHI PREVISTI

1. La capacità massima di rigassificazione autorizzata è pari a 5 miliardi di m³ annui; il numero massimo autorizzato di accosti di navi metaniere al terminale è pari a 75 accosti all'anno per navi metaniere di capacità massima pari a 181.000 m³, con una frequenza che non sia superiore di massima ad una ogni 5/7 giorni.

CAPO II – ADEMPIMENTI AMMINISTRATIVI

Art. 8 - DOMANDA DI ACCOSTO. PREAVVISO E CONFERMA DI ARRIVO

1. Qualunque movimento di navi dirette alla FSRU è soggetto ad autorizzazione dell'Autorità Marittima.
2. L'agenzia marittima raccomandataria della nave LNG Carrier, ai fini di cui al successivo punto 7, deve dare preventiva informazione all'U.O. Tecnica/Accosti a mezzo e-mail/P.E.C. (ucpiombino@mit.gov.it – cp-piombino@pec.mit.gov.it) ed all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, presidio di Piombino, stesso mezzo (security.pb@portaltotirreno.it), con almeno 10 giorni di anticipo rispetto al previsto arrivo; a controprova dell'avvenuta ricezione, l'U.O. Tecnica/Accosti inserirà la previsione di arrivo nel Servizio Giornaliero, quotidianamente diffuso agli operatori locali dalla U.O. Tecnica/Accosti.
3. L'agenzia marittima raccomandataria della nave LNG Carrier destinata al Terminal FSRU, in orario lavorativo attraverso il sistema PMIS, dovrà presentare all'Unità Organizzativa Tecnica/Accosti dell'Ufficio Circondariale Marittimo apposita "domanda d'accosto" per la rada del porto di Piombino. Nell'ipotesi residuale in cui la LNG Carrier dovesse, al contrario, fare direttamente ingresso in porto, previa visita del Consulente Chimico di porto e nel rispetto comunque delle altre prescrizioni contenute nel presente Regolamento, la domanda di accosto dovrà essere avanzata direttamente per il Terminal FSRU – Banchina Est. Eventuali domande di accosto che rivestano carattere d'urgenza e che siano presentate al di fuori dell'orario d'ufficio, devono essere preannunciate dalle agenzie marittime al personale di servizio presso questo Comando.
4. L'agenzia marittima raccomandataria dovrà fornire al Comandante della nave LNG Carrier adeguata e preventiva informazione delle disposizioni sancite dal presente Regolamento; a tal proposito, dovrà essere allegata alla domanda apposita dichiarazione del Comandante della nave LNG Carrier (**Allegato 1**), che dovrà attestare:
 - di aver ricevuto adeguata e preventiva informazione delle disposizioni sancite dal presente Regolamento;
 - che l'unità abbia le caratteristiche tecniche/dimensionali previste per l'ammissibilità all'attracco al terminale;
 - che prima dell'inizio della scarica saranno concordate le modalità di trasferimento del carico tra LNGC e FSRU;
 - che siano stati predisposti e siano efficienti i dovuti apprestamenti di sicurezza.

5. La domanda di accosto dovrà, inoltre, essere corredata da:

a) apposita dichiarazione, come da **allegato 2**, del responsabile del Terminale FSRU, che dovrà attestare:

- che la nave metaniera sia compatibile con il terminale;
- che il terminale sia pronto a ricevere la nave, indicando la data e l'ora in cui viene richiesto l'avvicinamento/affiancamento;
- che siano stati predisposti e siano efficienti i dovuti apprestamenti di sicurezza;
- che la capienza dei depositi del Terminale FSRU destinati a ricevere il GNL dalla nave metaniera sia sufficiente – nel corso della scarica – a ricevere la quantità di prodotto trasportato dalla metaniera stessa e destinato al Terminale;
- che prima dell'inizio della scarica saranno concordate le modalità di trasferimento del carico tra nave LNG Carrier e FSRU;

b) il "*fire plan*" ed il "*safety plan*", i diagrammi delle aree a rischio presenza gas della nave (*gas hazardous area plan*) o, in alternativa, analoga documentazione da cui possano evincersi le predette aree (solo al primo arrivo o nel caso in cui la nave abbia subito delle trasformazioni tali da modificare i citati piani); la documentazione in questione, non appena possibile, dovrà essere depositata anche in versione cartacea;

informazioni sulla tipologia dei locali macchine della nave con riferimento alle previsioni di cui alla Regola 16 del Codice IGC (solo al primo arrivo o nel caso in cui la nave abbia subito delle trasformazioni tali da modificare i citati piani);

c) apposita dichiarazione del Comandante della LNG Carrier diretta al terminale che dovrà attestare che nell'area compresa entro 2 miglia dall'imboccatura del porto, la propulsione e la generazione di energia elettrica a bordo della metaniera stessa avverrà esclusivamente in Gas Mode (utilizzando il sistema BOG - *Boil Off Gas*), a meno di esigenze legate alla funzionalità della nave stessa, a condizioni di sicurezza o di emergenza o a specifiche prescrizioni dell'Autorità competente.

Qualora non fosse possibile per la metaniera soddisfare tale prescrizione per esigenze legate alla funzionalità della metaniera stessa, a condizioni di sicurezza o di emergenza, dovrà preventivamente essere informato l'Ufficio Circondariale Marittimo per le valutazioni del caso.

6. Ricevuta detta documentazione, l'Unità Organizzativa Tecnica/Accosti, accertata la completezza e la regolarità della richiesta, provvederà alla sua approvazione.

7. L'Agenzia marittima raccomandataria della LNG Carrier, a seguito di tale approvazione, inoltrerà mediante il medesimo sistema PMIS apposita domanda di "Movimento", per il successivo accosto presso il Terminale FSRU – Banchina Est. Tale adempimento, nell'ipotesi in cui la LNG Carrier dovesse fare direttamente ingresso in porto, come anticipato al precedente paragrafo 8.3, non sarà dovuto.
8. La LNG Carrier ha precedenza nell'accosto rispetto ad ogni unità navale incompatibile presso la Darsena Nord (art. 21) – con arrivo successivo ovvero anche già ormeggiata – qualora abbia dato il preavviso di cui al precedente punto 8.2 e si presenti per l'ingresso nella data preventivata.
9. A prescindere dall'approvazione della domanda di accosto, l'ingresso della nave metaniera nel porto di Piombino è consentito comunque esclusivamente nel rispetto di quanto previsto dal successivo punto 10.2.

Art. 9 - RICHIESTA AUTORIZZAZIONE ALL'ALLIBO E RELATIVA PROCEDURA

1. Le operazioni di allibo dovranno essere preventivamente autorizzate dall'Ufficio Circondariale Marittimo mediante il sistema PMIS, allegando in tale occasione anche lo specifico *format* (**Allegato 3**), debitamente sottoscritto dal Comandante dell'unità. L'autorizzazione all'allibo dovrà essere richiesta secondo le modalità e nei tempi indicati dall'art. 12 del D.M. 2 agosto 2007, sia per la nave che intende effettuare l'allibo, sia per la nave sulla quale verrà trasferito il GNL.
2. Le agenzie marittime dovranno presentare almeno 48 ore prima dell'operazione entrambe le apposite istanze (per LNGC e FSRU) attraverso il sistema PMIS e secondo le procedure indicate nel precedente punto 1. Qualora le agenzie marittime di FSRU e LNGC siano diverse, l'agenzia della LNGC dovrà dare tempestivo avviso all'agenzia della FSRU, per garantire l'opportuno coordinamento nella predisposizione e presentazione delle pratiche di rispettiva competenza.

L'istanza relativa alla nave che conferisce deve essere presentata senza apposizione della marca da bollo e senza allegare il certificato che verrà rilasciato dal Consulente chimico di porto. L'istanza relativa alla nave che riceve, invece, deve essere presentata già con apposizione della marca da bollo, mediante impiego del modulo in **Allegato 4**.

3. Per la nave che conferisce, l'Unità Organizzativa Tecnica/Accosti dell'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino, esaminata l'istanza e la relativa documentazione, nonché espletati gli accertamenti ritenuti opportuni, se l'istruttoria viene conclusa con esito positivo procede sul medesimo sistema

PMIS al respingimento della pratica, indicando il relativo motivo (*“pratica completa, inserire non appena disponibile il certificato del Chimico”*).

4. L'agenzia marittima, appena in possesso del certificato del Consulente chimico di porto nel quale verrà indicato il relativo nulla osta all'ingresso della metaniera nel porto di Piombino, prima dell'ingresso in porto della nave metaniera presenta nuovamente la medesima istanza - regolarizzata in materia di bollo mediante impiego del sopra citato modello (Allegato 4) - producendo in aggiunta il certificato rilasciato dal Consulente Chimico di porto.
5. Verificata la regolarità della pratica presentata, l'Autorità Marittima procederà alla variazione dell'accosto (approvando il “Movimento”) ed al rilascio tramite sistema PMIS delle richieste autorizzazioni all'allibo.
6. Nell'ipotesi in cui a conferire sia la FSRU a favore della LNGC, il Consulente Chimico di porto effettuerà la visita sulla FSRU come già prevista ai sensi del successivo art. 10.3 e l'Agenzia marittima della FSRU provvederà ad allegare il certificato all'atto della presentazione della pratica di allibo.

Art. 10 - PRECAUZIONI DA ADOTTARE PRIMA DELL'INGRESSO PER FSRU E NAVI METANIERE

1. Al fine di garantire la sicurezza delle operazioni, la FSRU e le LNG Carrier devono garantire 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 D.M. 2 agosto 2007.
2. A tal proposito, prima dell'ingresso in porto 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 Raccomandataro marittimo invierà presso l'Ufficio Circondariale Marittimo il relativo certificato, secondo le modalità di cui al precedente punto 9.4.
3. Tale accertamento dovrà essere ripetuto sulla LNGC al più tardi ogni 36 ore di permanenza della nave in porto, mentre andrà effettuato con cadenza almeno settimanale sulla FSRU.
4. La nave LNGC, inoltre, in vista dell'interfaccia con il relativo impianto portuale, è tenuta alla tempestiva presentazione delle Ship Pre Arrival Security Information, come previsto da normativa internazionale (ISPS Code) e da Regolamento CE n. 725/2004.

Art. 11 - FORMALITÀ DI ARRIVO E PARTENZA NAVI METANIERE

1. Le navi LNGC che si interfacciano con la FSRU dovranno provvedere all'espletamento delle formalità di arrivo e partenza previste dagli articoli 179 e 181 del Codice della Navigazione, nel rispetto delle tempistiche ivi previste.
2. Le navi LNGC che dovessero sostare in rada, prima di dirigere al terminale rigassificatore in un secondo momento, saranno comunque tenute ad effettuare le formalità sopra indicate a partire dal momento del loro arrivo alla fonda in rada.
3. Tali pratiche dovranno essere obbligatoriamente effettuate mediante i previsti mezzi elettronici (sistema PMIS).

Art.12 - ANCORAGGIO E STAZIONAMENTO IN RADA

1. Le navi LNGC che dovessero sostare in rada, dovranno ancorare esclusivamente nel punto di fonda, in precedenza individuato dall'Ordinanza n. 70/2003 per le operazioni di allibo, avente come punto centrale il punto di coordinate Lat. 42° 54'.5 N – Long. 10° 36'.0 E e raggio di 0,6 miglia (stralcio planimetrico in **Allegato 5**).
2. Le navi in questione devono richiedere la preventiva autorizzazione via radio sul Canale 13 VHF alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino e contattare, sul canale 12 VHF, la Corporazione Piloti del Porto di Piombino.
3. Ogni spostamento dal punto di fonda in rada ad una qualsiasi banchina del porto (e viceversa) è soggetto allo svolgimento della relativa pratica di "Movimento" sul sistema PMIS, come da Ordinanza in vigore.
4. La nave gasiera, qualora debba rimanere in moto in attesa dell'autorizzazione all'ingresso in porto, o durante le operazioni preliminari per ricevere i cavi di rimorchio, dovrà mantenere la minima velocità di sicurezza; anche in questo caso la nave dovrà mostrare i segnali indicati al successivo punto 6. La nave dovrà, altresì, mantenersi ad una distanza di almeno mezzo miglio da ogni altra nave alla fonda.
5. Nel caso in cui la FSRU dovesse uscire dal porto per dirigere in zona di rada ed il punto individuato all'art. 12.1 dovesse risultare già impegnato da LNGC, la FSRU deve richiedere la preventiva autorizzazione via radio sul Canale 13 VHF alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino e contattare, sul canale 12 VHF, la Corporazione Piloti del Porto di Piombino; ad esito, salva

ogni diversa disposizione resa necessaria dalla situazione contingente, la FSRU dovrà dirigere nella zona denominata "C2" (Ordinanza n. 17/2018 e ss.mm. e ii.).

6. 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.
7. Durante la sosta in rada, le navi metaniere potranno effettuare attività di bunkeraggio, nel rispetto di quanto previsto dall'Ordinanza n. 86/2002, con condizioni meteo-marine favorevoli, previo parere del Consulente Chimico di porto e acquisizione della disponibilità di un mezzo antinquinamento pronto a muovere per tutta la durata del rifornimento.
8. 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.

CAPO III – MANOVRE NAVALI ED ASPETTI TECNICO-NAUTICI

Art. 13 - CONDIZIONI DI SICUREZZA PER OPERATIVITÀ

1. Il Terminale dovrà essere dotato di idonee apparecchiature meteo, certificate secondo la normativa di riferimento. In relazione alle diverse tipologie di operazioni che vengono svolte presso il Terminal FSRU, vengono individuate le pertinenti soglie di riferimento, come di seguito meglio esplicate.

Soglia 1 – Manovre di ingresso

In presenza di condizioni meteo-marine – rilevate all'imboccatura del porto – superiori a quelle indicate al punto 1 della Tabella 1, non sarà ordinariamente possibile eseguire manovre di ingresso di navi metaniere nel porto di Piombino.

Non sarà, in ogni caso, ammesso l'ingresso delle navi metaniere in presenza di previsioni meteo in corso di validità – relative a tutta la durata della sosta in porto della LNGC – riportanti valori del vento (1 ora) pari o superiori a 30 Nodi o altezza d'onda significativa pari o superiori a metri 2.

Le previsioni meteo dovranno essere tempestivamente fornite a carico del Terminale e devono provenire da operatore certificato. In relazione al vento, qualora disponibili, dovranno essere considerati i dati relativi al vento a 10 m; in caso contrario, a scopo precauzionale, dovranno essere presi in considerazione i dati indicati con valori più elevati. In mancanza, verrà impiegato il bollettino Meteomar (ingresso non ammesso se previsto avviso di burrasca nella Sezione 1. Avvisi - Previsioni).

Soglia 2 – Fermata operazioni di scarica GNL e avvio distacco manichette

Al raggiungimento delle condizioni meteo marine indicate al punto 2 della Tabella 1, le operazioni di scarica dovranno essere immediatamente sospese ed avviate le operazioni di distacco delle manichette.

I valori indicati nella soglia in questione devono essere rilevati all'interno della Darsena Nord.

Le stesse operazioni dovranno essere intraprese qualora vengano emesse previsioni con valori del vento (1 ora) pari o superiori a 30 Nodi. Le previsioni meteo dovranno essere tempestivamente fornite a carico del Terminale e devono provenire da operatore certificato. In relazione al vento, qualora disponibili, dovranno essere considerati i dati relativi al vento a 10 m; in caso

contrario, a scopo precauzionale, dovranno essere presi in considerazione i dati indicati con valori più elevati. In mancanza, verrà impiegato il bollettino Meteomar (limite: avviso di burrasca nella Sezione 1. Avvisi - Previsioni).

Soglia 3 – Disormeggio/uscita LNGC

Al più tardi al raggiungimento delle condizioni meteo marine indicate al punto 3 della tabella 1, la nave metaniera dovrà essere disormeggiata dalla FSRU e condotta fuori dal porto.

I valori indicati nella soglia in questione devono essere rilevati all'interno della Darsena Nord.

Le condizioni meteo-marine da considerare quali soglie singole per le varie operazioni da svolgere al terminale sono quelle riassunte nella tabella seguente:

	Soglia	Massima velocità del vento [Nodi] 1 ora	Altezza d'onda significativa H_s [m]
1	Manovre di ingresso	25	2
2	Fermata operazioni scarica ed avvio distacco manichette	25	0.84
3	Disormeggio/uscita LNGC	30	1.03

Tabella 1 – soglie operatività Terminale

- In caso di maltempo, accompagnato da scariche elettriche, le operazioni di scarica dovranno essere comunque sospese.
- Qualora si verificano eventi meteo-marini di particolare rilievo e/o comunque non previsti, i rimorchiatori in servizio H24 devono intervenire prontamente in ausilio alla FSRU ed alla LNGC. In ogni caso, qualora venga registrato un vento di intensità superiore a 45 nodi i suddetti rimorchiatori devono intervenire con funzione di ausilio al sistema di ormeggio della FSRU.
- Rimane fatta salva, in ogni caso, ogni ulteriore valutazione discrezionale dell'Autorità marittima, legata a particolari circostanze ovvero ad eventuali situazioni di emergenza. In particolare, fermo restando quanto sopra individuato come misure limite di operatività della FSRU e della LNGC resta inteso che in caso di “*condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse*”, come indicato all'art. 18 del D.Lgs. n. 196/2005 e meglio specificato con Dp. Prot. nr.

03.01/112230 in data 19.12.2006 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, resta ad insindacabile giudizio dell'Autorità Marittima la facoltà di disporre ulteriori ed immediate misure di sicurezza aggiuntive.

5. Tutte le navi diverse dalle LNGC, durante le manovre di ingresso ed uscita dal porto di Piombino dovranno mantenere una distanza di almeno 200 metri dalla testata della banchina "*prolungamento Est*" fanale verde e dovranno procedere ad una velocità minima di sicurezza tale da non pregiudicare la manovrabilità dell'unità e da non creare moto ondoso che possa interferire nelle operazioni di scarica del GNL.

Art. 14 - MANOVRA DI AVVICINAMENTO, INGRESSO IN PORTO E AFFIANCAMENTO DELLE NAVI METANIERE AL TERMINALE FSRU

1. Per poter fare ingresso nel porto di Piombino, le navi metaniere dirette alla FSRU dovranno essere preventivamente autorizzate all'accosto in porto dall'Ufficio Circondariale Marittimo, ai sensi dell'Ordinanza n. 97 in data 20 agosto 2007.
2. La manovra di ingresso in porto si considera iniziata a partire da quando la nave metaniera lascia la zona di rada e termina con l'affiancamento alla FSRU; il Comandante della nave dovrà contattare la stazione piloti almeno 2 (due) ore prima del previsto inizio della manovra, per concordare l'orario effettivo di imbarco pilota. Individuato tale orario, il Comandante della nave dovrà effettuare analoga chiamata a rimorchiatori e ormeggiatori.
3. Le manovre di ingresso delle navi metaniere nel porto di Piombino dovranno essere effettuate unicamente in orario notturno; le stesse potranno avere inizio:
 - almeno 30 minuti dopo la partenza dell'ultima nave traghetto serale dal porto di Piombino;
 - almeno 120 minuti prima della prima partenza mattutina di nave traghetto, come da previsioni del Piano Accosti giornaliero (Ordinanza n. 97/2007).
4. Fatte salve eventuali valutazioni dettate dalla presenza di una situazione di emergenza, dietro espressa richiesta della nave interessata, un'eventuale manovra di ingresso in deroga alle previsioni di cui al precedente punto 3 potrà essere autorizzata dall'Autorità marittima solo in presenza di un arco di tempo libero da movimenti programmati di altre navi pari almeno ad 1 ora e 30 minuti.
5. Durante lo svolgimento della manovra di ingresso di una nave metaniera nel porto di Piombino, non sono ammessi altri movimenti di ingresso / uscita di unità navali di qualsiasi tipo.

6. All'interno dell'area compresa tra le 2 (due) miglia nautiche e l'imboccatura del porto, la propulsione e la generazione di energia elettrica a bordo delle navi metaniere dovrà avvenire esclusivamente in Gas Mode (utilizzando 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 o a specifiche prescrizioni dell'Autorità competente.
7. I piloti, giunti a bordo, dovranno concordare con il Comandante della nave la lingua di lavoro e comunicarla al Responsabile della FSRU, al Responsabile del Terminale – se soggetto diverso – ed agli altri soggetti interessati alla manovra.
8. I Comandanti delle navi metaniere dovranno comunicare al Pilota ed al Comandante della FSRU, prima dell'ingresso in porto, ogni eventuale difetto, limitazione o carenza della nave stessa che potrebbero inficiare il buon andamento delle manovre; in tal caso il Responsabile della FSRU dovrà comunicare l'accettazione o meno della nave, informandone l'Ufficio Circondariale Marittimo.
9. Le navi metaniere che faranno ingresso nel porto di Piombino dal previsto punto di fonda in rada, sempre che la manovra avvenga in orari non interessati da altre manovre di ingresso / uscita dal porto, non sono tenute al rispetto dello Schema di Separazione del Traffico, come regolato dall'Ordinanza n. 17/2018 in data 20.04.2018 e ss. mm. e ii..
10. A partire dalla distanza di 2 (due) miglia nautiche dall'ingresso nel porto la velocità di avvicinamento al terminale delle navi metaniere, e di tutti i mezzi autorizzati, non dovrà essere superiore ai 6 (sei) nodi e dovrà comunque essere tale da minimizzare il rischio di collisioni e da garantire la massima sicurezza delle operazioni di manovra e ormeggio.
11. All'interno del porto la velocità massima delle navi metaniere non dovrà essere superiore ai 3 (tre) nodi.
12. Le navi metaniere ammesse al Terminale dovranno affiancare la FSRU – dotata di parabordi ed arredi per l'ormeggio come da relazione REL-CIV-E-00023 depositata nel corso dell'*iter* di autorizzazione del Terminal – con la propria fiancata sinistra (poppa in direzione della Banchina nord, prua verso l'imboccatura).
13. Tutte le manovre, dall'avvicinamento all'allontanamento della nave metaniera alla FSRU, 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, ciascuno per la propria unità, un responsabile delle manovre di ormeggio al quale gli ormeggiatori, presenti sul Terminale, dovranno far riferimento.

14. Nel caso in cui, durante la fase di avvicinamento o affiancamento, si verifichino situazioni impreviste che possano compromettere l'esito della manovra oppure 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 dell'Ufficio Circondariale Marittimo la situazione in atto. Inoltre, qualsiasi situazione che pregiudichi la sicurezza della FSRU o della nave LNGC, che comprometta la sicurezza della navigazione o sia potenzialmente idonea a provocare un inquinamento o qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, dovrà essere immediatamente rapportata all'Ufficio Circondariale Marittimo, secondo quanto previsto dall'art. 17 del D. Lgs. n. 196 del 19.8.2005.

Art. 15 - MANOVRA DI USCITA DAL PORTO DELLE NAVI METANIERE

1. Le navi metaniere, in uscita dal Terminal FSRU, dovranno essere preventivamente autorizzate alla partenza dall'Ufficio Circondariale Marittimo, con rilascio delle spedizioni ai sensi dell'art. 181 Cod. Nav., mediante sistema PMIS.
2. La manovra di uscita dal porto si considera iniziata con il distacco della LNGC dal Terminale, che deve avvenire con pilota già a bordo e rimorchiatori agganciati, e termina con l'ingresso nello Schema di separazione del traffico; il Comandante della nave dovrà contattare la stazione piloti almeno 2 (due) ore prima dell'inizio della manovra, per concordare l'orario effettivo di imbarco pilota. Individuato tale orario, il Comandante della nave dovrà effettuare analoga chiamata a rimorchiatori e ormeggiatori.
3. Le manovre di uscita delle navi metaniere dal porto di Piombino dovranno essere effettuate unicamente in orario notturno; le stesse potranno avere inizio:
 - almeno 30 minuti dopo la partenza dell'ultima nave traghetto serale dal porto di Piombino;
 - almeno 45 minuti prima della prima partenza mattutina di nave traghetto, come da previsioni del Piano Accosti giornaliero (Ordinanza n. 97/2007), con imbarco pilota almeno 90 minuti prima.
4. Fatte salve eventuali valutazioni dettate dalla presenza di una situazione di emergenza, dietro espressa richiesta della nave interessata, un'eventuale manovra di uscita in deroga alle previsioni di cui al precedente punto 3 potrà essere autorizzata dall'Autorità marittima solo in presenza di un arco di tempo libero da movimenti programmati di altre navi pari almeno ad 1 (una) ora.

5. Durante lo svolgimento della manovra di uscita di una nave LNGC dal porto di Piombino, non sono ammessi altri movimenti di ingresso / uscita di unità navali di qualsiasi tipo.
6. I Piloti, giunti a bordo, dovranno concordare con il Comandante della nave la lingua di lavoro e comunicarla al Responsabile della FSRU, al Responsabile del Terminale – se soggetto diverso – ed agli altri soggetti interessati alla manovra.
7. I Comandanti delle navi metaniere dovranno comunicare al Pilota ed al Comandante della FSRU, prima dell'uscita dal porto, ogni eventuale difetto, limitazione o carenza della nave stessa che potrebbero inficiare il buon andamento delle manovre.
8. All'interno del porto la velocità massima delle navi metaniere non dovrà essere superiore ai 3 (tre) nodi.
9. Nel caso in cui, durante la manovra di uscita si verificano situazioni impreviste che possano compromettere l'esito della manovra ovvero i contatti radio vengano interrotti, la stessa dovrà essere sospesa e potrà riprendere, nel rispetto degli orari previsti per lo svolgimento della stessa, solo quando le normali condizioni siano state ripristinate; il Pilota presente a bordo della nave metaniera dovrà immediatamente riferire alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo la situazione in atto. Qualsiasi situazione, inoltre, che pregiudichi la sicurezza della FSRU o della nave LNGC, che comprometta la sicurezza della navigazione o sia potenzialmente idonea a provocare un inquinamento o qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, dovrà essere immediatamente rapportata all'Ufficio Circondariale Marittimo, secondo quanto previsto dall'art. 17 del D. Lgs. n. 196 del 19.8.2005.

Art. 16 COMUNICAZIONI/ASCOLTO RADIO

1. Le comunicazioni radio riguardanti le manovre di avvicinamento, affiancamento, ormeggio/disormeggio e distacco della nave metaniera al/dal Terminale, nonché le comunicazioni tra i mezzi interessati o destinati alle operazioni del rigassificatore, dovranno avvenire sul canale 12 VHF marino. Qualora l'utilizzo di tale canale dovesse risultare problematico, i Piloti di servizio dovranno individuare un canale sostitutivo, prontamente comunicato a tutti gli interessati ed alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo.
2. Le comunicazioni con le stazioni di terra o con le altre navi in transito dovranno avvenire sul canale 16 VHF marino per la chiamata e su altro canale di lavoro, concordato al momento, per le ulteriori comunicazioni.

3. La FSRU, la nave metaniera, nonché i mezzi interessati o destinati alle operazioni del rigassificatore, dovranno comunque effettuare sempre ascolto continuo anche sul canale 16 VHF marino.

Art. 17 - SERVIZIO DI PILOTAGGIO

1. Le manovre di ingresso ed uscita della FSRU, nonché delle navi metaniere di l.f.t. superiore a 180 metri dirette al / provenienti dal terminale FSRU, sono effettuate con l'impiego di n. 2 (due) Piloti della locale Corporazione.
2. L'imbarco Pilota dovrà avvenire nei tempi e nei modi stabiliti all'art. 7 del "Regolamento locale per il servizio di pilotaggio nel porto di Piombino, Torre del Sale, Follonica e Porto Santo Stefano", approvato con il Decreto del 22 maggio 2018: *"salvi i casi particolari determinati da avverse condizioni meteo-marine la zona entro la quale il servizio è obbligatorio è costituita dall'intero specchio acqueo portuale e dalla zona di mare compresa nel raggio di un miglio dalla testata del molo di sopraflutto"*.
3. Il Pilota in servizio, contattato secondo le modalità di cui ai precedenti punti 14.2 e 15.2, una volta giunto a bordo della nave metaniera deve:
 - verificare con il Comandante della nave, in relazione ai dati forniti dal Terminal, le previsioni meteo in corso di validità (le previsioni meteo dovranno essere tempestivamente fornite a carico del terminale e devono provenire da operatore certificato, in mancanza verrà impiegato il bollettino Meteomar), nonché le condizioni meteo presenti all'imboccatura del porto e nelle immediate vicinanze del Terminal;
 - verificare che la manovra possa essere utilmente iniziata entro e non oltre i limiti di cui ai precedenti punti 14.3 e 15.3;
 - acquisire i dati tecnico nautici relativi alla nave metaniera;
 - concordare con il Comandante della nave la lingua di lavoro, la velocità di avvicinamento alla FRSU, 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 metaniera, 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;
 - farsi confermare dal Comandante della LNGC la buona tenuta delle bitte della nave 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;
 - verificare il corretto funzionamento degli apparati radio;
 - assicurarsi della presenza in zona dei rimorchiatori da utilizzare, in assenza dei quali la manovra non potrà avere inizio;
 - prendere contatti con i suddetti rimorchiatori, comunicando loro la lingua di lavoro, 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 gli Ormeggiatori presenti sulla FSRU, per comunicare loro la tempistica e le modalità del passaggio dei cavi di ormeggio come definito nel piano di ormeggio concordato tra la nave e la FSRU.
 - riferire all'Ufficio Circondariale Marittimo 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 non dovrà essere iniziata / continuata e potrà riprendere solo a seguito di nulla osta da parte dell'Ufficio Circondariale Marittimo;
4. Il Pilota informa sul Canale VHF 12 marino la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo al momento dell'imbarco sulla nave metaniera ed al momento dello sbarco dalla stessa.
 5. Il Pilota di servizio che si reca a bordo della FSRU e delle unità tipo LNGC dovrà essere dotato di apparato VHF portatile antideflagrante (ATEX), di idonea vestizione e dei previsti DPI.
 6. La pilotina da impiegare per il servizio dovrà essere dotata di idonee protezioni parafiamma presso gli scarichi dei gas esausti di bordo ovvero di soluzioni che garantiscano analogo risultato.
 7. Nel caso in cui si dovesse rendere necessario il raggiungimento della FSRU o della LNGC per la prestazione del servizio di pilotaggio mediante accesso a bordo dalla banchina il mezzo terrestre da utilizzare dovrà, analogamente a quanto sopra disposto per il mezzo nautico, essere dotato di idonee protezioni parafiamma presso gli scarichi dei gas esausti del veicolo.
 8. Durante tutta la sosta della LNGC nella Darsena Nord i due piloti di turno - per i quali è prevista la permanenza in stazione ai sensi dell'art. 10, punto 4, del Regolamento locale per il servizio di pilotaggio - dovranno mantenersi in stretto contatto con il comandante della LNGC, della FSRU e con il Responsabile del terminale – se soggetto diverso – per anticipare e fronteggiare le eventuali

situazioni di emergenza o di peggioramento delle condizioni meteo-marine che possono rendere necessario il disormeggio della metaniera.

9. Durante tutta la durata della sosta della LNGC nella Darsena Nord il conduttore della pilotina dovrà essere a disposizione per l'immediato impiego.
10. La contabilità dei servizi di pilotaggio, svolti nell'ambito del Terminal, deve rimanere separata da quella ordinaria tenuta dalla Corporazione.

Art. 18 - SERVIZIO DI RIMORCHIO

1. Fatta salva ogni ulteriore disposizione dettata dall'Autorità Marittima per fronteggiare ogni tipologia di emergenza, in relazione al numero di rimorchiatori da impiegare per lo svolgimento delle manovre di arrivo e di partenza della unità FSRU, delle unità di tipo LNGC e di altra tipologia di unità presso le banchine della c.d. "Darsena Nord", si richiama l'osservanza delle disposizioni di cui al Decreto di obbligatorietà emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da considerarsi in vigore a far data dalla pubblicazione del presente provvedimento (**allegato 6**).
2. Per lo svolgimento delle manovre di ingresso ed uscita della nave FSRU, i rimorchiatori impiegati dovranno essere azimutali, con classifica "*Fire Fighting 1*" e con caratteristiche di tiro e spinta di seguito meglio specificati (tolleranza massima del 5%):
 - 1° rimorchiatore impiegato: potenza pari o superiore a 80 Tonn di Bollard Pull;
 - 2° rimorchiatore impiegato: potenza pari o superiore a 70 Tonn di Bollard Pull;
 - 3° rimorchiatore impiegato: potenza pari o superiore a 45 Tonn di Bollard Pull;
 - 4° rimorchiatore impiegato: potenza pari o superiore a 45 Tonn di Bollard Pull.
3. Come previsto dal citato Decreto di obbligatorietà, durante tutto il tempo di permanenza della FSRU nel porto, dovrà essere garantita la presenza H24, 7 giorni su 7, di n. 2 (due) rimorchiatori aventi potenza pari o superiore a 80 e 70 Tonn di Bollard Pull e con classifica "*Fire Fighting 1*"; tali rimorchiatori dovranno essere armati con equipaggio a bordo, sempre pronti a muovere, e - su espressa richiesta anche verbale dell'Autorità marittima - potranno essere impiegati per fronteggiare ogni emergenza portuale.
4. In caso di avaria, anche temporanea, di uno dei 4 (quattro) rimorchiatori previsti per il servizio suddetto, dovrà essere data immediata comunicazione all'Autorità Marittima e dovrà essere garantita la sostituzione con altro mezzo avente caratteristiche tecniche analoghe a quello da sostituire.

5. 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 dalla testata della diga foranea non inferiore ad 1 miglio.
6. I Comandanti dei rimorchiatori dovranno seguire le indicazioni del Pilota, preventivamente concordate con il Comandante della nave. Gli stessi dovranno ripetere gli ordini ricevuti dal Pilota e comunicarne l'avvenuta esecuzione; dovranno altresì comunicare ai Piloti l'avvenuto passaggio dei cavi di rimorchio e segnalare tempestivamente qualsiasi situazione anomala che dovesse verificarsi, anche in relazione alla velocità di manovra o di avvicinamento al Terminale.
7. I rimorchiatori in servizio H24, laddove non impiegati, dovranno stazionare ordinariamente presso il Molo Magona Sud.
8. I mezzi nautici impiegati per la prestazione del servizio di rimorchio devono essere dotati di idonee protezioni parafiamma presso gli scarichi dei gas esausti di bordo ovvero di soluzioni che garantiscano analogo risultato.
9. La contabilità dei servizi di rimorchio svolti nell'ambito del Terminal deve rimanere separata da quella ordinaria tenuta dalla Società concessionaria.

Art. 19 - SERVIZIO DI ORMEGGIO E BATTELLAGGIO

1. 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. Il Comandante della nave LNGC ed il Responsabile della FSRU concorderanno congiuntamente la posizione finale della nave in relazione alla posizione dei *manifold* della nave stessa.
2. Il Comandante della nave metaniera è responsabile del mantenimento in sicurezza dell'ormeggio, in relazione anche alle previsioni delle condizioni meteo marine.
3. Per le manovre di ormeggio e disormeggio delle LNGC è ordinariamente previsto l'utilizzo di almeno n. 4 (quattro) Ormeggiatori del Gruppo Ormeggiatori e Barcaiole del Porto di Piombino, a bordo della FSRU.
4. Il servizio di ormeggio deve essere chiamato secondo l'anticipo previsto nei precedenti articoli 14.2 e 15.2.
5. I mezzi nautici impiegati per la prestazione del servizio di ormeggio e battellaggio devono essere dotati di idonee protezioni parafiamma presso gli scarichi dei gas esausti di bordo ovvero di soluzioni che garantiscano analogo risultato.

6. Il personale degli Ormeggiatori impiegato nelle manovre delle metaniere deve essere dotato di apparato VHF portatile antideflagrante (ATEX), di idonea vestizione e dei previsti DPI.
7. Nel caso in cui si dovesse rendere necessario il raggiungimento della FRSU per la prestazione del servizio mediante accesso a bordo dalla banchina dei 4 ormeggiatori previsti, il mezzo terrestre da utilizzare dovrà, analogamente a quanto sopra disposto per il mezzo nautico, essere dotato di idonee protezioni parafiamma presso gli scarichi dei gas esausti del veicolo.
8. Gli ormeggiatori inviati a bordo per il servizio al Terminale dovranno avere svolto opportuna e tempestiva familiarizzazione con lo stesso.
9. Durante tutta la durata della sosta della LNGC nella banchina Est della Darsena Nord almeno due ormeggiatori permarranno a bordo della FSRU dall'inizio delle operazioni di ormeggio fino al completamento delle operazioni di disormeggio; gli avvicendamenti del personale che dovrà stazionare a bordo, comprensivo di recapiti telefonici, dovranno essere preventivamente comunicati alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino.
10. Durante la permanenza a bordo del Terminale rigassificatore, gli ormeggiatori dovranno adeguarsi alle consuetudini di bordo del Terminal e, relativamente allo svolgimento della loro attività, risponderanno a quanto stabilito dal responsabile delle manovre di ormeggio della FSRU.
11. Gli Ormeggiatori impiegati nel servizio di ormeggio a bordo della FSRU devono:
 - effettuare le operazioni di ormeggio e di disormeggio assieme a personale marittimo di bordo appositamente addestrato e in accordo con le procedure di bordo;
 - 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;
 - effettuare ronde programmate per la verifica di cui al precedente punto ovvero, in relazione alle condizioni meteo in atto ed a quelle previste, un servizio di vigilanza continuo;
 - rimanere in continuo contatto radio con il Pilota di servizio;
 - informare tempestivamente la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo ed il Responsabile della FSRU di qualsiasi situazione anomala riscontrata durante l'espletamento del proprio servizio.
12. Gli Ormeggiatori impiegati nell'ordinario servizio di ormeggio portuale devono:
 - verificare la corretta tenuta del sistema di ormeggio ed il corretto tesaggio dei cavi della FSRU, nonché lo stato di conservazione ed usura degli stessi;

- effettuare ronde programmate per la verifica di cui al precedente punto, con cadenza ogni 48 ore; in caso di condizioni meteo marine avverse, la frequenza potrà essere aumentata, in conformità alle indicazioni fornite, caso per caso, dall'Autorità Marittima e/o dal Terminale FSRU.
- informare tempestivamente la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo ed il Responsabile della FSRU di qualsiasi situazione anomala riscontrata durante l'espletamento del proprio servizio.

13. La contabilità dei servizi di ormeggio svolti nell'ambito del terminal deve rimanere separata da quella ordinaria tenuta dalla Corporazione.

Art. 20 – SPECCHI ACQUEI INTERDETTI

1. Nello specchio acqueo compreso tra la Banchina Est ed i punti 1) Lat. 42°56'.2564 N – Long. 010°33'.4528 E e 2) Lat. 42°56'.4765 N – Long. 010°33'.5800 (come da stralcio planimetrico in **allegato 7**) è vietata qualsiasi attività differente dall'ormeggio della FSRU, se non espressamente autorizzata dall'Autorità marittima.
2. Lo specchio acqueo in questione, in occasione della presenza della LNGC, è ampliato – mantenendo la medesima forma e direzione, di ulteriori 50 m.
3. Lo specchio acqueo esterno alla massicciata di difesa della Banchina Est, è parimenti interdetto ad ogni uso nella fascia compresa tra la stessa ed i punti 3) Lat. 42°56'.1989 N – Long. 010°33'.6372 E e 4) Lat. 42°56'.6116 N – Long. 010°33'.8706 (come da stralcio planimetrico in allegato 7).
4. Nello specchio acqueo individuato dal precedente articolo 12.1 è vietata qualsiasi attività differente dal transito e dall'ancoraggio delle LNGC, se non espressamente autorizzata dall'Autorità marittima.
5. Fatta eccezione per le unità destinate alla Darsena Nord, il canale di accesso del porto di Piombino (linea tra fanale rosso e fanale verde) non deve essere ordinariamente impiegato nei primi 200 metri di distanza dalla testata del prolungamento banchina Est – fanale verde, salvo diverse valutazioni ed autorizzazioni anche verbali dell'Autorità marittima, dietro richiesta dei Comandanti delle unità navali che scalano il porto di Piombino o dei Piloti di servizio.
6. I divieti e le restrizioni di cui ai precedenti punti del presente articolo non si applicano ai mezzi della Guardia Costiera, delle forze dell'Ordine, dei Servizi di Security e dei Servizi Tecnico Nautici, ove impiegati nello svolgimento delle proprie attività istituzionali.

Art. 21 - ACCOSTI DI ALTRE UNITÀ IN DARSENA NORD

1. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione e delle manovre nell'ambito del porto di Piombino e, in particolare, della Darsena Nord, sono stabilite le seguenti prescrizioni.
2. Le manovre dovranno essere eseguite solamente con condizioni meteo marine assicurate (vento misurato all'interno della Darsena Nord max 15 nodi) e, nel caso dell'ingresso, in orario diurno. Fermo restando la condizione del vento, l'ormeggio in orario notturno è altresì consentito, in assenza della LNG Carrier, alle unità aventi lunghezza fuori tutto non superiore a 150 m. Qualora ritenuto opportuno, per le manovre di uscita, su richiesta del Pilota in servizio dovranno essere mantenuti accesi gli elementi di illuminazione (torri faro) impiegati presso la Banchina Nord.
3. Le unità che si accostano alla Banchina Nord devono avere le seguenti dimensioni massime:
 - Lunghezza fuori tutto: 190 m;
 - Pescaggio: 11 m.
4. Le unità di lunghezza fuori tutto superiore a 150,00 m non possono essere presenti nella Darsena Nord quando siano ivi contemporaneamente ormeggiate sia la LNGC che la FSRU; ove sia rispettata, pertanto, la previsione del precedente punto 8.8 e le tempistiche indicate in tale articolo, le stesse dovranno terminare le operazioni ed uscire dalla Darsena almeno 3 (tre) ore prima del previsto ingresso della LNGC.
5. Fermo restando quanto previsto dal successivo paragrafo, le unità destinate all'accosto presso la Banchina Nord, salva ogni differente valutazione del caso da parte dell'Autorità marittima, non dovranno effettuare operazioni con merci pericolose e dovranno ormeggiare con il lato sinistro in banchina ovvero comunque con le sovrastrutture il più lontano possibile dalla banchina Est.
6. Sono consentite, non in presenza di LNGC Carrier in porto, l'ormeggio e la sosta di navi a Banchina Nord che devono imbarcare o sbarcare alla rinfusa Acido Solforico (Sulphuric Acid Solution Cat. Y Annesso II Marpol – UN 1830) o Potassa Caustica (Potassium Hydroxide Solution Cat. Y Annesso II Marpol – UN 1814), nonché merci pericolose in colli con UN 2590. Le manovre di ormeggio in banchina delle navi che dovranno imbarcare o sbarcare le merci suindicate dell'Annesso II Marpol, potranno avvenire solo dopo il rilascio del certificato di nulla osta all'ormeggio da parte del consulente chimico di porto, da presentare

all'Ufficio Circondariale Marittimo (in allegato alla domanda di accosto) ed all'Autorità di Sistema Portuale – Ufficio Territoriale di Piombino tramite la rispettiva Agenzia Raccomandataria.

7. Per le unità destinate all'ormeggio presso le c.d. "Briccole", rimangono valide le previsioni e le limitazioni indicate all'Ordinanza n. 112/2021.
8. Non sono ammesse, in ogni caso, soste inoperative all'interno della Darsena Nord. Fatta salva ogni diversa autorizzazione dell'Autorità marittima, legata ad imprescindibili necessità di natura tecnica, qualora fosse presente nella Darsena Nord un'unità che non stia svolgendo operazioni commerciali, trascorse massimo 3 (tre) ore di inattività dal termine dell'ormeggio ovvero dall'interruzione delle operazioni commerciali tale unità dovrà lasciare - nel rispetto delle norme previste per lo svolgimento delle manovre - la Darsena Nord, per nuovo ormeggio ovvero per dirigere verso altra destinazione.

Ferma restando l'applicazione delle prescrizioni previste nei punti precedenti del presente articolo, ove siano garantiti i requisiti necessari in ordine alla sicurezza delle manovre navali da svolgere nella Darsena Nord, la previsione di questo punto non risulta applicabile ad unità interessate da operazioni legate alla cantieristica navale, fatta salva la preventiva acquisizione delle autorizzazioni previste per il caso di specie e ogni altra diversa pianificazione sull'uso dei piazzali retrostanti da parte della competente Autorità.

9. In relazione alle prescrizioni contenute nel presente articolo, qualora dovessero sussistere necessità o elementi peculiari, gli stessi dovranno essere adeguatamente rappresentati e motivati per iscritto con almeno 7 (sette) giorni di anticipo rispetto alla prevista esecuzione della manovra. In tal caso, è fatta salva ogni diversa valutazione effettuata dall'Autorità marittima.

CAPO IV - ASPETTI OPERATIVI SPECIFICI

Art. 22 - PRECAUZIONI DURANTE LA PERMANENZA IN PORTO DELLA FSRU E DELLE LNGC

1. 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; in particolare, dovranno essere seguite le previsioni indicate dal D.M. 2 agosto 2007 (ad esempio, art. 15 per le trasmissioni radio, art. 16 per l'impiego del radar e art. 20 per le modalità di trasferimento del carico).
2. In ogni caso, le unità in questione, durante le operazioni commerciali, dovranno provvedere alla redazione di un apposito "*record book*" nel quale riportare 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 4 (quattro) ore con l'utilizzo di apparecchi portatili, da parte di personale opportunamente designato dal comando di bordo e debitamente formato. Detto registro riporta la data, l'ora e l'esito (valore ossigeno e pressione positiva) della verifica e dovrà essere firmato dall'operatore designato.
3. Il registro deve essere tempestivamente compilato, tenuto a bordo ed immediatamente esibito a richiesta dell'Autorità Marittima.
4. Le navi autorizzate all'allibo di GNL a favore della FSRU possono permanere all'interno del porto per la sola durata necessaria allo svolgimento delle operazioni in questione e, pertanto, devono lasciare il porto alla prima finestra utile, comunque nel rispetto di quanto previsto dal precedente articolo 15.3. 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. 23 - NAVE AFFIANCATA AL TERMINALE

1. A partire dall'inizio della manovra di ingresso della LNGC (articolo 14.2), per tutta la durata dell'affiancamento alla FSRU e fino al termine della manovra di uscita (articolo 15.2), al di fuori dell'operazione di allibo/scarico di GNL e della rigassificazione dello stesso non è consentita alcuna altra operazione sulla

LNGC né sulla FSRU, salvo quanto espressamente previsto nei successivi articoli ovvero a seguito di specifica autorizzazione rilasciata dall'Ufficio Circondariale Marittimo.

2. Durante le operazioni di trasferimento del carico, a partire dall'avvio delle operazioni di collegamento e fino al distacco delle manichette, è fatto divieto agli equipaggi della LNGC e della FSRU di lasciare le rispettive unità. In casi di comprovata necessità i rispettivi Comandanti dovranno presentare all'Ufficio Circondariale Marittimo per le valutazioni del caso, tramite la rispettiva Agenzia marittima Raccomandataria, motivata richiesta corredata dalle procedure da adottare per il rispetto dei compiti previsti nella Master List e, non ultimo, per la mansione rivestita dal marittimo che si intende sbarcare.
3. La LNGC durante la sosta in porto dovrà essere sempre pronta a muovere; durante la sosta su tale nave non potrà essere eseguito alcun tipo di lavoro. Qualsiasi tipologia di intervento manutentivo urgente che si rendesse indispensabile eseguire, potrà essere autorizzato dall'Autorità marittima qualora:
 - necessario per la sicurezza della nave e/o per la sua pronta ripartenza dal porto di Piombino;
 - non effettuabile nella zona di rada o in altra banchina del porto;
 - venga rilasciato parere favorevole del Consulente Chimico di porto, con indicazione delle necessarie prescrizioni atte a garantire la sicurezza.
4. Le seguenti operazioni, elencate a titolo rappresentativo ma non esaustivo, potranno essere effettuate dalla FSRU di massima nei periodi in cui non sia presente la LNGC affiancata e, comunque, con le modalità riportate nei successivi pertinenti articoli del presente Regolamento:
 - imbarco e sbarco merci/materiali (art. 30);
 - bunkeraggio (art. 31);
 - rifornimento di acqua potabile (art. 32);
 - lavori a bordo (art. 33);
 - controlli ambientali (art. 34);
 - Scarico rifiuti – sentina – sewage (art. 35).
5. Per la durata dell'affiancamento della nave metaniera alla FSRU, su entrambe le unità dovranno essere mantenuti in stato di prontezza tutti i mezzi antincendio di bordo, con relativo personale necessario per manovrarli.
6. Sulle stesse unità dovrà essere assicurata un'adequata illuminazione durante le ore notturne.

7. Durante la fase di scarica del GNL, la LNG Carrier dovrà avere i cavi di emergenza a prua e a poppa appennellati lato mare, pronti ad essere passati ai rimorchiatori in servizio.
8. Nel caso in cui, per qualsiasi motivo, venissero interrotte le operazioni commerciali la FSRU dovrà darne immediata comunicazione al Pilota di servizio e alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo.
9. Qualora non fosse possibile la tempestiva ripresa delle operazioni di allibo, trascorse 6 (sei) ore dall'interruzione la LNG Carrier dovrà – nel rispetto della prima finestra utile individuata in applicazione del precedente articolo 15.3 – lasciare il porto di Piombino per ormeggiare in rada o per dirigere verso altra destinazione, fatta salva apposita e motivata richiesta di proroga del termine previsto.

Art. 24 - PROCEDURE DI ALLIBO

1. Le procedure e le modalità relative alla movimentazione del carico (a partire dal collegamento delle manichette fino al loro scollegamento), dovranno essere preventivamente concordate in forma scritta, dal Responsabile della FSRU e dal Comandante della nave metaniera – o altro Ufficiale appositamente designato – prima dell'inizio delle operazioni di trasferimento del carico, allo scopo di garantire che ogni aspetto legato alle operazioni di allibo sia stato chiaramente compreso e documentato. Prima dell'inizio del trasferimento, inoltre, deve essere svolta una conferenza pre-trasferimento con sottoscrizione delle schede di verifica da parte di entrambe le navi.
2. Il responsabile della FSRU dovrà conservare la documentazione cartacea attestante le modalità con le quali sono state concordate le suddette procedure; tale documentazione dovrà essere prontamente prodotta all'Ufficio Circondariale Marittimo, su richiesta dello stesso, anche per le vie brevi.
3. Dovrà essere impiegato un idoneo sistema di comunicazione tra LNGC e FSRU, in grado di mettere in comunicazione il personale FSRU (Responsabile e Sala controllo) con il personale Responsabile ed addetto alle operazioni di allibo della LNGC. Le comunicazioni devono avvenire in inglese (ovvero in altra lingua concordata nell'ambito delle procedure di cui al precedente par. 24.1) e, ove effettuate tramite apparato radio ricetrasmittente, su canale preventivamente concordato da utilizzare in maniera esclusiva durante il trasferimento del prodotto e da non impiegare per ulteriori e differenti comunicazioni. Gli apparati radio portatili VHF/UHF, i telefoni cellulari ed ogni altra apparecchiatura elettronica devono essere certificati e mantenuti agli standard previsti per la

sicurezza intrinseca (classificazione ATEX – per navi di bandiera italiana, rif. Circolare S.G. n. 141/2018 Comando Generale CP).

4. Il Comandante della LNGC, o altro Ufficiale appositamente designato, dovrà far ispezionare e testare periodicamente, e comunque sempre prima dell'inizio delle operazioni commerciali, tutta l'attrezzatura correlata alle operazioni di scarica.
5. Prima di iniziare le operazioni di trasferimento del GNL il Responsabile della FSRU ed il Responsabile della LNGC dovranno controllare e testare i sistemi ESD e di allarme coinvolti nel trasferimento del carico e verificare che quello di collegamento LNGC/FSRU sia regolarmente funzionante; dovranno altresì accertarsi che il personale delle due unità impegnato nelle operazioni commerciali sia a conoscenza del funzionamento del sistema di ESD e sia istruito ad attivarlo in caso di emergenza.
6. Prima dell'inizio delle operazioni devono essere stati svolti tutti i controlli preliminari previsti dall'art. 22 del D.M. 02 agosto 2007, in conformità a quanto dichiarato dai Comandanti di LNGC e FSRU nell'ambito della pratica di allibo; a bordo delle navi devono essere conservati, in accordo al relativo Safety Management System, evidenze relative alla pianificazione ed all'esecuzione delle attività di test e manutenzione, come da norma tecnica di riferimento. Qualora i sistemi di controllo risultassero fuori servizio/non operativi da più di 30 giorni la loro operatività dovrà essere testata prima della rimessa in esercizio per assicurarne la piena efficienza. Le manichette per il trasferimento del carico da nave a nave, inoltre, devono essere periodicamente testate secondo le previsioni del Codice IGC.
7. Anche gli impianti antincendio installati in banchina dovranno essere periodicamente sottoposti a manutenzione e prove secondo la norma tecnica di settore e, al più tardi, con cadenza semestrale, procedendo in ogni caso a verificarne il funzionamento in occasione di ogni approdo di LNGC.

Art. 25 - MANCATO INIZIO DELLE OPERAZIONI DI ALLIBO

1. Il Responsabile della FSRU dovrà informare tempestivamente la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo 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 LNGC debba provvedere ad allontanarsi dal porto.
2. Qualora non fosse possibile il tempestivo avvio delle operazioni di allibo, trascorse 6 (sei) ore dalla comunicazione del mancato inizio la LNGC dovrà – nel

rispetto della prima finestra utile individuata in applicazione del precedente articolo 15.3 – lasciare il porto di Piombino per ormeggiare in rada o per dirigere verso altra destinazione, fatta salva apposita e motivata richiesta di proroga del termine previsto.

Art. 26 - FASE DI ALLIBO GNL

1. Durante le fasi di scarica del GNL la Sala di Controllo del carico della metaniera e quella della FSRU, dovranno essere ciascuna, in ogni momento, presidiate e sottoposte alla supervisione di un Ufficiale di bordo, designato allo scopo dai Comandanti delle rispettive unità.
2. Dovrà essere costantemente mantenuto un efficiente servizio di guardia dei cavi di ormeggio, del ponte di coperta e dei *manifold*.
3. Circa le modalità di trasferimento del carico, i controlli preliminari e le altre operazioni connesse, si rimanda a quanto indicato nel Capo IV – Operazioni di allibo del D.M. 2 agosto 2007.
4. I Comandanti della LNGC e della FSRU, durante le fasi di scarica del GNL, dovranno predisporre, ciascuno per la propria unità, frequenti controlli in ogni zona della nave, per accertare il perdurare delle condizioni di sicurezza sotto l'aspetto tecnico nautico, delle apparecchiature e degli impianti per la scarica e della nave in generale.
5. Il Comandante e l'equipaggio della LNGC dovranno avvisare immediatamente la Sala di Controllo della FSRU di qualsiasi evento che possa compromettere o alterare le normali operazioni di scarica o che, comunque, possa ridurre la sicurezza della nave o della FSRU.

Art. 27 - SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER MOTIVI DI SICUREZZA

1. Il responsabile della FSRU è incaricato di verificare l'operatività della FSRU stessa, in relazione alle condizioni meteo-marine in atto o previste ovvero a qualsiasi altra ragione di natura operativa.
2. Qualora lo ritenga opportuno, vengano a mancare le condizioni di sicurezza generali delle navi o degli impianti, ovvero comunque si verifichino le condizioni di cui al precedente articolo 13 (soglie 2 e 3), dovrà ordinare alla nave LNGC di arrestare le operazioni di movimentazione del carico, provvedere al distacco dei *manifold* e/o all'allontanamento della stessa.

3. Nel caso in cui dovesse essere disposto l'allontanamento della nave LNGC dalla FSRU, la stessa dovrà portarsi fuori dal porto e stazionare nella zona di rada destinata alle operazioni di allibo (meglio specificata all'art. 12) oppure, a discrezione del Comandante, continuare la navigazione seguendo una rotta idonea alle contingenti situazioni in atto, rimanendo in contatto radio con la FSRU; il suo eventuale riavvicinamento/affiancamento al terminale dovrà essere preventivamente autorizzato dall'Ufficio Circondariale Marittimo, a seguito della ricezione da parte del Responsabile della FSRU delle notizie richieste per la domanda di "Movimento".
4. È comunque facoltà del Comandante della nave metaniera di ordinare in ogni momento la cessazione delle operazioni di scarica del GNL, informando tempestivamente di tale decisione il Responsabile della FSRU.
5. Ogni decisione presa circa l'arresto delle operazioni di scarica, il distacco dei *manifold* o l'allontanamento della metaniera dovrà essere portata a conoscenza dell'Ufficio Circondariale Marittimo dal Responsabile del FSRU.

Art. 28 - SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER MOTIVI DI EMERGENZA

1. La FSRU deve essere dotata di Piani di emergenza dettagliati che comprendano tutte le emergenze, secondo le normative – anche internazionali – in vigore. In caso di allarme dovuto a incendio, esplosione o altri incidenti a bordo della nave o del Terminale (banchina) e/o in caso di fuoriuscita di prodotti, dovranno essere adottate le procedure operative previste dai Piani di emergenza della FSRU.
2. In caso di emergenza a bordo della LNGC, il Comandante della nave dovrà immediatamente attivare tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza per la salvaguardia della nave e dell'equipaggio; dovranno inoltre essere immediatamente sospese le operazioni di scarica, intercettato il flusso del GNL e data immediatamente allerta al responsabile della FSRU. Il personale della FSRU dovrà recarsi ai posti assegnati ed eseguire le procedure previste dai Piani di emergenza.
3. In caso di allarme sulla FSRU, verificatosi durante il trasferimento del GNL dalla nave LNGC, dovrà essere disposta l'immediata chiusura delle valvole di intercettazione e dovranno essere attivate tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza previste nei Piani di emergenza.
4. In particolare, in tali situazioni, i Comandanti delle due unità dovranno:
 - assicurarsi che tutti a bordo rispondano all'appello;
 - radunare le squadre di emergenza;

- avvertire tutte le sezioni del pericolo;
 - informare tempestivamente via radio la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo.
5. 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 LNGC o della FSRU, qualora non fosse possibile il raggiungimento della banchina dallo scalandrone, le operazioni commerciali di trasferimento del carico dovranno essere momentaneamente sospese, fino al definitivo allontanamento del velivolo dalla zona.

Art. 29 - COMPITI DEL RESPONSABILE FSRU

1. Il Responsabile della FSRU deve condurre, attraverso il proprio personale, un monitoraggio della zona regolamentata.
2. Il Responsabile della FSRU dovrà organizzare il servizio in modo da assicurare un adeguato "servizio di vedetta" ai sensi della COLREG 72 – regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare.
3. Il personale di servizio (guardia) dovrà, in particolare:
 - effettuare il monitoraggio di tutte le unità in transito sia all'interno che all'esterno del porto al fine di verificare che le stesse tengano una rotta tale da non avvicinarsi alla FSRU ovvero alla LNGC comunicando, eventualmente, con le stesse, sul canale 16 VHF marino e successivo canale di lavoro, per fornire indicazione sui divieti vigenti;
 - attivare immediatamente le dotazioni di security previste, anche attraverso il PFSO, per ogni possibile situazione che possa pregiudicare la sicurezza ovvero in caso di avvicinamento di unità alla FSRU. In tale situazione dovrà essere immediatamente informata la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo.
4. In caso di nave in acclarata rotta di collisione con la FSRU o nave LNGC, non potendosi escludere un atto illecito di natura intenzionale, il PFSO dovrà valutare di richiedere l'intervento delle forze dell'ordine, conformemente alle procedure del Port Facility Security Plan ed a quanto disposto dalla Questura di Livorno, informando la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo.

CAPO V – ATTIVITÀ COMPLEMENTARI

Art. 30 – IMBARCO/SBARCO MATERIALI E PERSONALE

1. A partire dall'inizio della manovra di ingresso della LNGC (articolo 14.3), per tutta la durata dell'affiancamento della nave alla FSRU e fino al termine della manovra di uscita (articolo 15.3) le operazioni di imbarco/sbarco sulla FSRU di materiali, rifornimenti e provviste potranno essere eseguite solamente da terra nella zona di poppa.
2. Nelle altre fasi, la fornitura dei suddetti materiali alla FSRU è consentita via mare, nella zona di poppa e con l'impiego del servizio di battellaggio del porto di Piombino, ovvero via terra.
3. Le operazioni di imbarco/sbarco sulla LNGC di merci, materiali, rifornimenti, provviste, cambio equipaggio e trasferimento del personale in franchigia potranno essere effettuate ordinariamente via mare, con l'impiego del servizio di battellaggio del porto di Piombino durante l'attesa nella zona di rada.
4. Le operazioni di cui al comma precedente, altresì, potranno essere effettuate anche in porto, nella zona di poppa della LNGC, nelle fasi precedenti / successive al trasferimento del carico, sempre comunque prima dell'avvio delle operazioni di collegamento e dopo il completamento del distacco delle manichette. Le stesse dovranno essere effettuate esclusivamente via mare, previa dichiarazione di non pericolosità del Comando di bordo e comunicazione tramite l'Agenzia Raccomandataria all'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino.
5. Laddove strettamente necessario, l'imbarco di tecnici e ispettori del carico potrà avvenire esclusivamente via mare, anche in porto, nelle fasi precedenti o successive alle operazioni di trasferimento del carico, previa comunicazione tramite l'Agenzia Raccomandataria all'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino.
6. Per il solo personale dipendente USMAF è ammesso – in caso di effettuazione di una visita o ispezione prevista per legge – l'imbarco sulla LNGC in porto via terra attraverso la FSRU nelle fasi precedenti o successive alle operazioni di trasferimento del carico, a seguito della presentazione all'Ufficio Circondariale Marittimo, da parte dell'Agenzia Raccomandataria, di apposita comunicazione con in allegato il nulla osta da parte del PFSO/DPFSO del Terminal e le pertinenti dichiarazioni di non pericolosità dei Comandi di bordo e/o dei relativi SSO.

7. Per eventuali situazioni di effettiva emergenza, tempestivamente comunicate all'Autorità Marittima ed al Port Security Officer, dette operazioni potranno essere eseguite anche da terra, previa autorizzazione dello Ship Security Officer della FSRU e del PFSO/DPFSO del Terminal, secondo le procedure previste dai relativi piani di security.
8. Qualora fosse necessario l'ormeggio della LNGC in altra banchina del porto, per lo svolgimento di operazioni che non possono essere utilmente esperite in rada né differite ad altro porto, fermo restando il rispetto di tutte le altre prescrizioni in vigore ed il ricorrere delle condizioni di sicurezza per l'accosto, tale unità dovrà preventivamente essere sottoposta a visita del Consulente Chimico di porto, finalizzata al rilascio se del caso del certificato di "gas free".
9. In relazione alle prescrizioni contenute nel presente articolo, qualora dovessero sussistere necessità specifiche, dovranno essere adeguatamente rappresentate tramite l'Agenzia Raccomandataria con istanza motivata per iscritto, presentata con almeno 48 ore di anticipo rispetto alla prevista esecuzione. In tal caso, è fatta salva ogni diversa valutazione effettuata dall'Autorità marittima.

Art. 31 - PROCEDURE PER IL BUNKERAGGIO

1. Al di fuori delle operazioni di trasferimento del GNL, già regolate dai precedenti paragrafi del presente Regolamento, il bunkeraggio di altri combustibili alla FSRU è consentito esclusivamente quando non sia affiancata la nave LNGC e – fatta eccezione per l'olio lubrificante – solo a mezzo bettolina, nel rispetto comunque di quanto già previsto dal "Regolamento delle operazioni di bunkeraggio", approvato e reso esecutivo con l'Ordinanza n. 86/2002 dell'Ufficio Circondariale Marittimo.
2. Il Responsabile della FSRU, per il tramite dell'Agenzia raccomandataria, dovrà inviare apposita richiesta mediante il sistema PMIS.
3. Non è consentito il bunkeraggio alle navi LNGC affiancate alla FSRU, né ad altre navi ormeggiate nella Darsena Nord.
4. Il bunkeraggio alle LNGC è consentito esclusivamente via mare a mezzo di bettolina, durante la sosta nella zona di rada e nel rispetto delle condizioni previste nel precedente art. 12, comma 6.

Art. 32 - RIFORNIMENTO DI ACQUA POTABILE

1. Il rifornimento di acqua potabile alla FSRU è consentito, anche da terra, quando non sia affiancata alla stessa la nave LNGC.
2. Per la fornitura a mezzo bettolina il Comandante di quest'ultima dovrà concordare con il Comandante della FSRU le modalità di affiancamento e di scarica.

Art. 33 - LAVORI A BORDO DELLA FSRU

1. A bordo del terminale rigassificatore FSRU non sono effettuabili lavori a caldo a partire dall'inizio della manovra di ingresso della LNGC (articolo 14.2), per tutta la durata dell'affiancamento della nave metaniera alla FSRU e fino al termine della manovra di uscita della LNGC (articolo 15.2).
2. Lo svolgimento di lavori a caldo, laddove strettamente necessario, è comunque sempre subordinato al rilascio dei provvedimenti ed al rispetto delle prescrizioni contenute nell'Ordinanza n. 116/2023 e ss.mm.ii..
3. Eventuali lavori di manutenzione devono essere programmati per essere effettuati in assenza della LNG Carrier. Laddove sia comunque necessario svolgere lavori a freddo durante la permanenza della LNG Carrier, in quanto inerenti a scadenze manutentive improcrastinabili ovvero ad emergenze inderogabili, sarà possibile effettuare solamente manutenzioni che:
 - se riguardano un sistema di sicurezza critico (antincendio, energia elettrica, impianti di emergenza), non comportino una riduzione alla funzionalità del sistema;
 - siano compatibili con la validità della certificazione statutaria posseduta dalla nave.
4. Il Comando di bordo, per ogni operazione di questa tipologia dovrà espressamente individuare uno specifico Supervisore, che non deve avere alcun incarico o compito relativamente alle operazioni di trasferimento del carico.
5. L'esecuzione di tali lavori dovrà avvenire nel rispetto delle procedure di bordo, sotto il diretto controllo e responsabilità del Responsabile della FSRU, previa individuazione di opportune misure di sicurezza alternative (procedurali, organizzative, tecniche) a seguito del rilascio, da parte dello stesso, di specifico nulla osta o permesso di lavoro scritto. In ogni caso tali manutenzioni, anche di tipologia correttiva, dovranno comunque essere svolte previa verifica dei livelli di

esplosività tramite l'utilizzo di rilevatori portatili e della direzione del vento rispetto all'area a cui accedere, nonché con utilizzo di strumentazione ATEX e dei DPI previsti.

6. Copia di tale nulla osta/permesso dovrà essere inviato all'Unità Organizzativa Tecnica/Accosti dell'Ufficio Circondariale Marittimo; allo stesso Ufficio dovrà altresì essere comunicato l'inizio ed il termine dei lavori.

Art. 34 – CONTROLLI AMBIENTALI E ALTRE ATTIVITÀ IN MARE

1. Per l'espletamento di controlli ambientali ovvero per ogni altra attività che richieda la presenza di uomini o mezzi nello specchio acqueo antistante alla FSRU e/o alla Banchina Est, la società a ciò incaricata dovrà presentare alla Autorità marittima, con congruo anticipo, apposita richiesta nella quale dovranno essere indicati:
 - le attività da effettuare ed il periodo previsto;
 - la dichiarazione del Terminal relativa all'affidamento dell'attività in questione;
 - 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 (compreso eventuale personale tecnico – scientifico);
 - il nominativo del responsabile delle operazioni e relativo recapito;
 - eventuali altre notizie di interesse dell'Autorità marittima.
7. Le attività di cui trattasi, autorizzate dall'Autorità marittima, non potranno comunque di norma essere svolte a partire dall'inizio della manovra di ingresso della LNGC (articolo 14.2), per tutta la durata dell'affiancamento della nave metaniera alla FSRU e fino al termine della manovra di uscita della LNGC (articolo 15.2).

Art. 35 – SCARICO RIFIUTI – SENTINA – SEWAGE

1. Tutti i rifiuti prodotti a bordo della FSRU dovranno essere conferiti, prima del raggiungimento delle soglie previste dal Regolamento UE n. 89/2022, al

concessionario del servizio per il porto di Piombino, che potrà operare via terra ovvero con idoneo mezzo nautico munito di protezioni parafiamma presso gli scarichi dei gas esausti di bordo (ovvero di soluzioni che garantiscano analogo risultato).

2. Tali operazioni, ad eccezione di quelle relative ai rifiuti rientranti nella categoria di cui all'Annesso V MARPOL (da terra, zona di poppa) non dovranno essere svolte in presenza di nave LNGC affiancata alla FSRU, salvo casi di comprovata urgenza e dietro apposita richiesta all'Autorità Marittima.
3. In relazione ai rifiuti prodotti a bordo della LNGC, ad eccezione di quelli rientranti nella categoria di cui all'Annesso V MARPOL, possono essere conferiti esclusivamente nella zona di rada, al concessionario del servizio per il porto di Piombino, che potrà operare solo con idoneo mezzo nautico munito di idonee protezioni parafiamma presso gli scarichi dei gas esausti di bordo ovvero di soluzioni che garantiscano analogo risultato. I rifiuti rientranti nella categoria di cui all'Annesso V MARPOL potranno essere ritirati nelle fasi precedenti o successive alle operazioni di trasferimento del carico (prima della connessione ovvero ad avvenuta disconnessione delle manichette), prevedendone il ritiro via mare nella zona poppiera della nave.
4. Dovrà essere effettuata la registrazione di tutti i rifiuti conferiti ai suddetti mezzi nautici e consegnati da parte di quest'ultimo alle idonee *reception facilities*, attraverso la compilazione dei registri previsti dalla convenzione MARPOL e dalla normativa italiana di recepimento della stessa. Le ricevute di ricezione dei rifiuti conferiti come sopra dovranno essere conservate a bordo per il tempo previsto dalla predetta normativa.
5. 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.
6. Per il ritiro di acque di sentina (bilge) e morchie (sludge) la Società concessionaria del servizio – nei limiti sopra indicati – dovrà munirsi di apposito preventivo nulla osta al ritiro ai sensi dell'art. 9 dell'Ordinanza nr. 11/2014 in data 12.03.2014 e ss.mm.ii..

CAPO VI - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Art. 36 - CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA

1. 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.

Art. 37 - SERVIZIO ANTINCENDIO E ANTINQUINAMENTO

1. Ai fini della sicurezza della navigazione e portuale, anche per gli aspetti legati alla prevenzione antincendio e antinquinamento la FSRU dovrà soddisfare la normativa vigente. Per quanto attiene la consistenza, la tipologia e l'ubicazione delle sistemazioni antincendio mobili e fisse, compresi gli impianti fissi per la segnalazione e l'estinzione degli incendi nonché delle relative dotazioni aggiuntive previste dalla normativa internazionale, l'unità dovrà essere conforme a quanto indicato nei piani approvati e nei pertinenti certificati.
2. Anche gli impianti antincendio installati in banchina dovranno essere conformi alla norma tecnica di settore, nonché a quanto previsto nella specifica documentazione autorizzativa.
3. In occasione di eventuali prove di collaudo degli impianti del Terminale FSRU (fase iniziale ovvero a seguito di rilevanti modifiche), dovrà essere garantita in area per tutta la fase di scarica di GNL la presenza aggiuntiva di una squadra antincendio di Vigili del Fuoco, con le opportune dotazioni di riferimento e composta da almeno n. 4 (quattro) elementi.
4. In particolare e ad integrazione di quanto sopra disciplinato, ai fini della prevenzione incendi, sulle banchine della Darsena Nord, sulla FSRU, sulle navi metaniere ad esso affiancate e sulle altre navi ormeggiate presso la Banchina Nord, fatta eccezione per le FF.OO. in caso di necessità, sono sempre proibite le seguenti attività:
 - fumare, se non all'interno di aree espressamente autorizzate, regolamentate e dotate delle opportune precauzioni;
 - utilizzare luci portatili non antideflagranti;
 - utilizzare apparecchiature elettriche portatili non certificate per le atmosfere esplosive;

- mantenere accese apparecchiature elettroniche portatili inclusi ventilatori, telefoni e luci, non certificate ATEX in accordo con le norme tecniche di settore e, in ogni caso, 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;
 - Indossare indumenti da lavoro diversi da quelli in tessuto naturale e/o antistatico, nonché dai DPI previsti dalla normativa di settore.
5. I Comandanti delle navi metaniere dovranno inoltre attenersi scrupolosamente a regolamenti/procedure del Terminale.
 6. Ai fini della applicazione della normativa internazionale per la prevenzione degli inquinamenti causati dalle navi, l'unità 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 per le navi battenti bandiera italiana e dall'Amministrazione di bandiera per le altre.

Art. 38 - DOTAZIONI DI SICUREZZA

1. Ai fini della sicurezza della navigazione, la FSRU dovrà soddisfare le disposizioni contenute nella normativa elencata nella Circolare di cui all'art. 36 del presente Regolamento con particolare riferimento, per quanto attiene a consistenza, tipologia e ubicazione dei mezzi collettivi ed individuali di salvataggio, nonché delle relative dotazioni aggiuntive previste dalla normativa internazionale di riferimento.

CAPO VII – ARMAMENTO

Art. 39 - ARMAMENTO DELLA FSRU

1. La FSRU è dotata di tabella di armamento minima di sicurezza, come rilasciata dallo Stato di bandiera. 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.
2. A bordo può essere imbarcato anche personale tecnico, la cui presenza sia richiesta dalla società proprietaria o dal gestore dell'impianto per specifici controlli/mansioni.
3. 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.
4. Il Comandante della FSRU dovrà avere costante contezza del numero delle persone a bordo e quotidianamente, alle ore 09.00, dovrà comunicare alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale marittimo l'elenco delle persone a bordo, suddiviso tra equipaggio, tecnici e altri soggetti (ad esempio Ormeggiatori).

CAPO VIII - ESERCITAZIONI

Art. 40 - ESERCITAZIONI DI EMERGENZA

1. Ad integrazione di quanto previsto dalla normativa di sicurezza della navigazione precedentemente citata, il Responsabile FSRU 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. Le modalità e le tempistiche di svolgimento di tali esercitazioni dovranno essere preventivamente comunicate all'Ufficio Circondariale Marittimo, per le eventuali valutazioni di competenza; l'orario di inizio e termine dell'esercitazione dovrà essere comunicato alla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale marittimo.
2. Il Terminale dovrà, inoltre, rendersi disponibile ad effettuare eventuali ulteriori esercitazioni disposte dall'Ufficio Circondariale Marittimo.
3. Copia della Relazione dell'avvenuta esercitazione dovrà essere inviata all'Ufficio Circondariale Marittimo.

CAPO XI - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 41 - DISPOSIZIONI FINALI

1. Eventuali situazioni non contemplate nel presente Regolamento saranno valutate, di volta in volta, dall'Ufficio Circondariale Marittimo, sentiti i pareri degli Enti e Servizi ritenuti necessari.
2. L'Autorità Marittima potrà imporre, inoltre, secondo la propria discrezionalità, tutte quelle prescrizioni aggiuntive e/o provvisorie ritenute necessarie ed indispensabili allo svolgimento delle operazioni in sicurezza.

ALLEGATO 1
Regolamento Terminal FSRU Piombino

All'Ufficio Circondariale
 Marittimo
 U.O. Tecnica/Accosti
57025 – PIOMBINO

Il sottoscritto _____ Comandante della LNG Carrier
 denominata _____ n. IMO
 _____ di bandiera _____ TSL
 (GT) _____ destinata all'ormeggio presso il Terminal FSRU del porto di Piombino;

DICHIARA

- di aver ricevuto adeguata e preventiva informazione delle disposizioni previste dal Regolamento approvato con Ordinanza n. 67/2023 dell'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino;
- che la nave LNG Carrier _____ è compatibile con il terminale;
- che sono stati predisposti e sono efficienti i dovuti apprestamenti di sicurezza;
- che prima dell'inizio della discarica saranno concordate le modalità di trasferimento del carico tra LNG Carrier e FSRU;
- che i servizi di emergenza sono in perfetta efficienza.

Data e luogo _____

(Nome, cognome, firma e timbro nave)

ANNEX 1
Terminal Regulations FSRU Piombino

To the Maritime District Office
 Technical Section
57025 - PIOMBINO

The undersigned _____ Master of the LNG Carrier named
 _____ n. IMO _____ flag _____
 TSL (GT) _____ intended to moor at FSRU Terminal of the port of Piombino;

DECLARES

- I have received adequate and preventive information of the provisions of the Regulation approved with Ordinance n. 67/2023 of the Maritime District Office of Piombino;
- the LNG carrier _____ is compatible with the terminal;
- the necessary safety arrangements are in place and efficient;
- prior to the commencement of the unloading, arrangements will be made for the transfer of cargo between the LNG Carrier and the FSRU;
- the emergency services are in perfect working order.

Date and place _____

(Name, surname, signature and ship
 stamp)

ALLEGATO 2
Regolamento Terminal FSRU Piombino

All'Ufficio Circondariale
 Marittimo
 U.O. Tecnica/Accosti
57025 – PIOMBINO

Il sottoscritto _____ Comandante della FSRU Piombino
 denominata _____ n. IMO _____
 di bandiera _____ TSL (GT) _____
 ormeggiata presso la banchina Est del porto di Piombino;

DICHIARA

- che la nave metaniera _____ è compatibile con il terminale;
- che il terminale è pronto a ricevere la suddetta nave il giorno _____ alle ore _____ (indicare la data e l'ora in cui viene richiesto l'avvicinamento/affiancamento);
- che sono stati predisposti e sono efficienti i dovuti apprestamenti di sicurezza;
- che la capienza dei depositi del terminale FSRU, destinati a ricevere il GNL dalla nave metaniera suddetta, sono sufficienti – nel corso della scarica – a ricevere la quantità di prodotto trasportato dalla metaniera stessa e destinato al terminale;
- che prima dell'inizio della scarica saranno concordate le modalità di trasferimento del carico tra nave e FSRU;
- che i servizi di emergenza sono in perfetta efficienza.

Data e luogo _____

(Nome, cognome, firma e timbro nave)

ANNEX 2
Terminal Regulations FSRU Piombino

To the Maritime District Office
 Technical Section
57025 - PIOMBINO

The undersigned _____ Master of the FSRU Piombino
 named _____ n. IMO _____
 flag _____ TSL (GT) _____ moored at
 the East quay of the port of Piombino;

DECLARES

- that the LNG carrier _____ is compatible with the terminal;
- that the terminal is ready to receive the above-mentioned ship on _____
 at _____ (indicate date and time when the approach/alignment is requested)
- that the necessary safety arrangements are in place and efficient;
- that the capacity of the FSRU terminal's storage facilities, intended to receive LNG from the above-mentioned LNG carrier, are sufficient - during the unloading operation - to receive the quantity of product transported by the LNG carrier and destined for the terminal;
- that prior to the commencement of the unloading, arrangements will be made for the transfer of cargo between the LNG Carrier and the FSRU;
- that the emergency services are in perfect working order.

Date and place _____

(Name, surname, signature and ship stamp)

ALLEGATO 3
Regolamento Terminal FSRU Piombino

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'allibo:
(*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 m³/h:
(*Total capacity m³/h*)

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

Tempo di chiusura delle valvole automatiche sulle rampe e sui serbatoi:
(*Closing time of manifolds 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 ³	t/m ³		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 ³	m ³

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 D.M. 02.08.2007 del Ministero dei Trasporti.

(The Master hereby declare that all preliminar check mandatory by art. 22, D.M. 02.08.2007 Ministry of Transport, have been positively carried out)

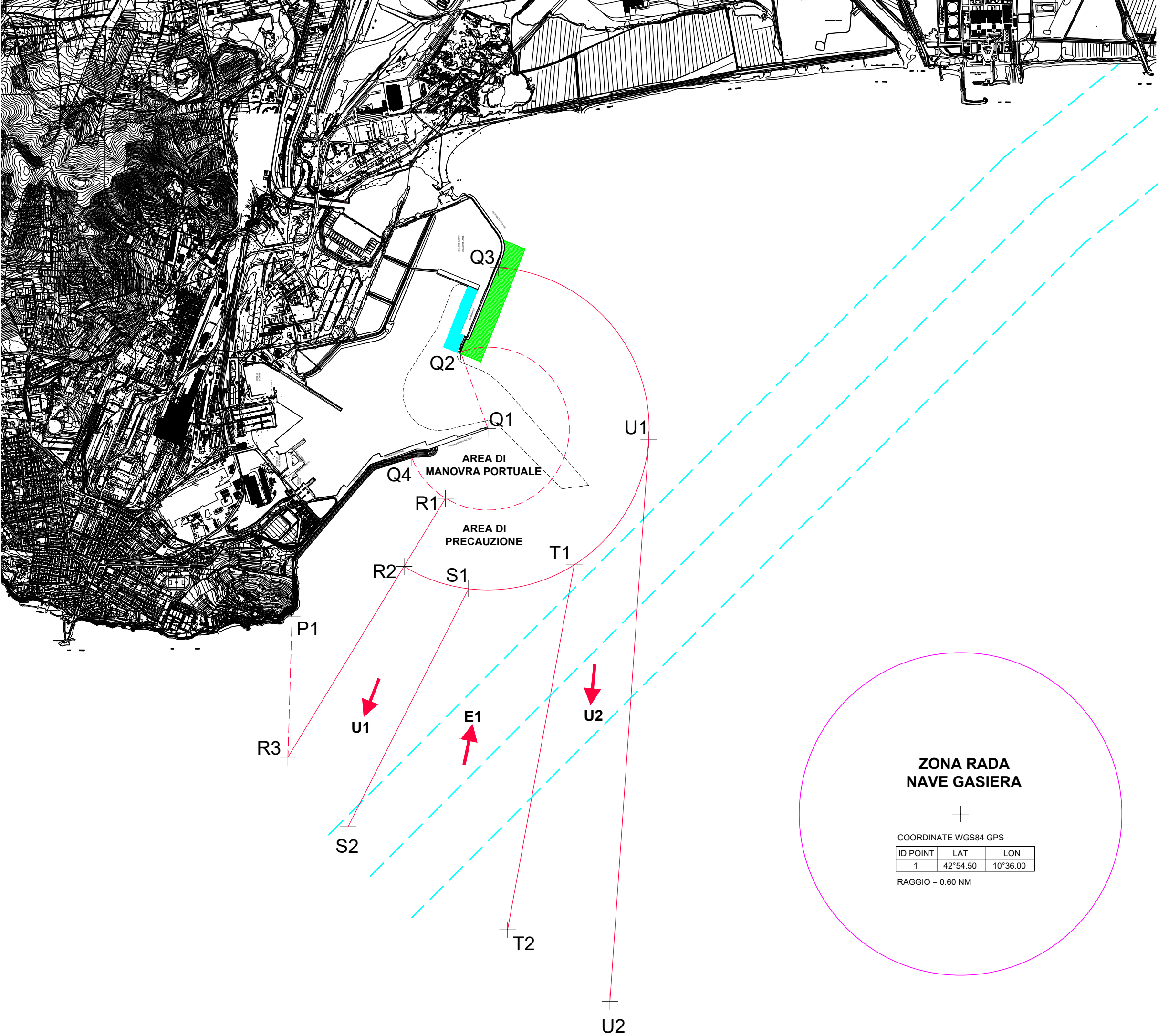
Luogo e data (Place and Date) _____

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

ATTESTAZIONE CORRESPONSIONE IMPOSTA DI BOLLO IN OCCASIONE
DELL' ALLIBO DELLA MIN _____ IN DATA _____
NEL PORTO DI PIOMBINO

**PORT MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM
CAPITANERIA DI PORTO DI PIOMBINO**

Il Sottoscritto			
Nome	Cognome	Codice Fiscale	
In relazione alla sosta della nave nel porto di Piombino			
Codice identificativo della Sosta	Nome Nave		
Telefono	Fax	e-mail (o p.e.c.)	
Consapevole delle sanzioni penali previste dall'articolo 76 del Decreto del Presidente della Repubblica 28/12/2000, n. 445 e dall'articolo 483 del Codice penale nel caso di dichiarazioni non veritiere e di falsità in atti,			
DICHIARA			
che le seguenti marche da bollo, dal numero seriale sotto indicato, sono state impiegate per le pratiche di fianco specificate ed adeguatamente annullate.			
Numero Seriale	Data	Istanza/Autorizzazione	
DICHIARA			
inoltre di impegnarsi a conservare la documentazione attestante la corresponsione dell'imposta di bollo in originale ovvero gli atti comprovanti l'avvenuto annullamento presso gli uffici di questa Società.			
Luogo	Data	Il Dichiarante	



**ZONA RADA
NAVE GASIERA**

COORDINATE WGS84 GPS

ID POINT	LAT	LON
1	42°54.50	10°36.00

RAGGIO = 0.60 NM



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

IL CAPO DIPARTIMENTO

VISTO l'articolo 14, comma 1bis, della Legge 28 gennaio 1994, n. 84;

VISTI gli articoli 4, 16 e 70 del Decreto Legislativo n. 165/2001 recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

VISTO il Regolamento del servizio di rimorchio delle navi nel porto di Piombino, approvato con Decreto dell'allora Ministero della Marina Mercantile in data 1° dicembre 1982 e reso esecutivo con Ordinanza n. 24/1982 del Capo del Compartimento Marittimo di Livorno, ai sensi del cui articolo 2 il servizio di rimorchio, nel porto di Piombino, è facoltativo;

VISTO il Decreto n. 8 in data 4 giugno 1983 della Capitaneria di Porto di Livorno;

VISTA l'Ordinanza Commissariale n. 140 del 25.10.2022, con la quale il Commissario Straordinario di Governo Eugenio Giani ha autorizzato, ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022, la società SNAM FSRU ITALIA a *“costruire e mettere in esercizio il mezzo navale di tipo FSRU (...) nel rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di cui al verbale della Conferenza dei servizi”*;

VISTO il Verbale conclusivo della Conferenza di servizi in data 22 ottobre 2022, contenente, tra l'altro, le prescrizioni relative al servizio di rimorchio nel porto di Piombino in relazione alla presenza della FSRU;

CONSIDERATO che la presenza della nave di tipo FSRU presso la Banchina Est del porto di Piombino comporta l'opportunità di adottare ulteriori precauzioni inerenti alla salvaguardia della vita umana in mare, alla sicurezza della navigazione e delle manovre da svolgersi negli specchi acquei portuali interessate, valide nell'arco temporale indicato nell'Ordinanza Commissariale sopra citata;

TENUTO CONTO del fatto che le caratteristiche dei rimorchiatori sono quelle individuate nell'atto di concessione e nelle relative integrazioni;

VISTO il verbale della Commissione Accosti tenutasi in data 20.01.2023 presso l'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino;

VISTA l'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale espressa con nota n. 4633 del 27.01.2023;

VISTO l'esito dell'istruttoria svolta dall'Autorità marittima competente, trasmesso per il tramite della Capitaneria di porto di Livorno in data 9.3.2023;

RITENUTO di dover recepire nel decreto ministeriale previsto dal comma 1bis dell'articolo 14 della legge n. 84/1994 la disciplina dell'obbligatorietà del servizio di rimorchio proposta dalla competente Autorità marittima

DECRETA

Art. 1 – Obbligatorietà del servizio

Nel porto di Piombino il servizio di rimorchio è obbligatorio per le navi destinate all'ormeggio nella Darsena Nord o dalla stessa provenienti, secondo le disposizioni di seguito indicate.

- a) Nave FSRU: ingresso e uscita con almeno n. 4 (quattro) rimorchiatori;
- b) Nave FSRU: in presenza della stessa all'interno del porto di Piombino, deve essere garantita la

disponibilità h 24, 7 giorni su 7, di almeno n. 2 (due) rimorchiatori;

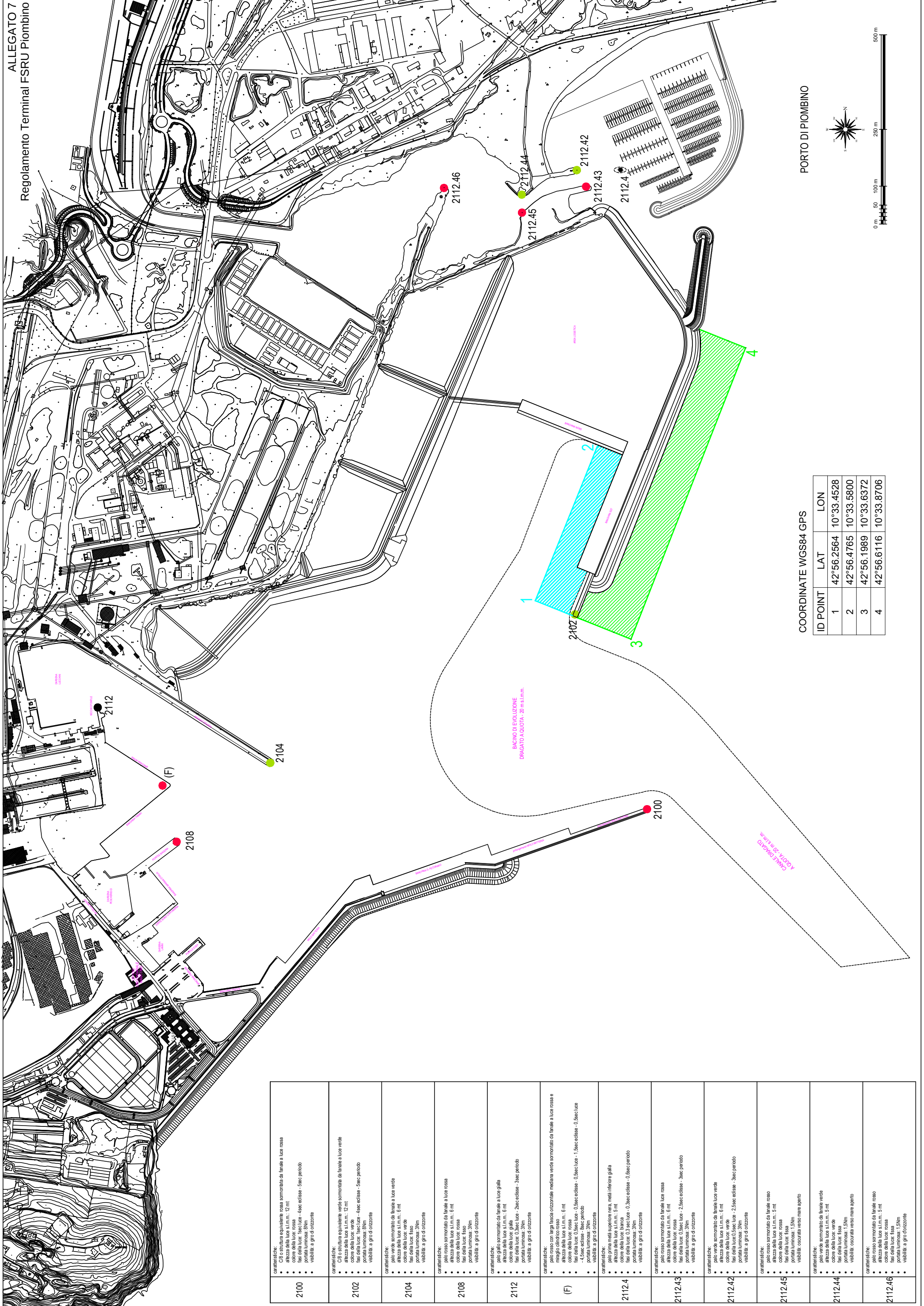
- c) Nave metaniera (LNG Carrier), destinata ad affiancarsi alla nave FSRU: ingresso e uscita con almeno n. 4 (quattro) rimorchiatori; per unità di lunghezza fuori tutto fino a 180 metri, qualora a giudizio del pilota di servizio le condizioni meteo marine in atto lo consentano, potrà essere ridotto il numero di rimorchiatori impiegati a n. 3 (tre);
- d) Unità diverse da FSRU e LNGC:
- Unità $> 80 \text{ m l.f.t.} \leq 120 \text{ m l.f.t.}$ n. 2 (due) rimorchiatori – riducibili a n. 1 (uno) rimorchiatore qualora a giudizio del pilota di servizio le condizioni meteo marine in atto lo consentano;
 - Unità $> 120 \text{ m l.f.t. e} \leq 150 \text{ m l.f.t.}$ n. 2 (due) rimorchiatori;
 - Unità $> 150 \text{ m l.f.t. e} \leq 180 \text{ m l.f.t.}$ n. 3 (tre) rimorchiatori – riducibili a n. 2 (due) qualora a giudizio del pilota di servizio le condizioni meteo marine in atto lo consentano;
 - Unità $> 180 \text{ m l.f.t.}$ n. 3 (tre) rimorchiatori.

Sono, altresì, esentate dall'obbligo le unità aventi l.f.t. fino a 80 m.

In ogni caso, l'Autorità marittima può imporre l'impiego di ulteriori rimorchiatori qualora particolari condizioni lo richiedano ai fini della sicurezza della nave, del porto o della navigazione.

Il Capo Dipartimento
Dott.ssa Maria Teresa Di Matteo

Firmato digitalmente da
Maria Teresa Di Matteo
O = MiMS
C = IT



COORDINATE WGS84 GPS

ID	POINT	LAT	LON
1		42°56.2564	10°33.4528
2		42°56.4765	10°33.5800
3		42°56.1989	10°33.6372
4		42°56.6116	10°33.8706