



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA BRINDISI

ORDINANZA N° vds n°prot./2026

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEGLI ACCOSTI DELLE NAVI NEL PORTO DI BRINDISI.

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Brindisi:

- VISTA** la propria precedente Ordinanza n. 66 del 03.07.2025 di approvazione del “Regolamento per la disciplina degli accosti delle navi nel porto di Brindisi” e s.m.i.;
- VISTA** la propria precedente Ordinanza n. 90 del 27.12.2019 di sicurezza degli ormeggi presso le banchine “Costa Morena – Terrare”, “Costa Morena – Terrare di punta” e “Prolungamento del nuovo sporgente di Costa Morena - lato Terrare”;
- VISTA** la propria precedente Ordinanza n. 3 del 31.01.2023 di disciplina dei limiti di *air draft* delle navi in transito e all’ormeggio nel porto di Brindisi;
- VISTA** la propria precedente Ordinanza n. 87 del 16.09.2022 che disciplina l’utilizzo del sistema Port Management Information System (PMIS) per l’espletamento delle formalità di arrivo e partenza delle navi;
- VISTA** la propria precedente Ordinanza n. 16 del 11.05.1974 di approvazione del “Regolamento di sicurezza per le operazioni di carico, scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido” e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modifiche ed integrazioni, in tema di riordino della legislazione in materia portuale;
- VISTE** le note con le quali l’Autorità di Sistema Portuale ha trasmesso i nuovi pescaggi relativi alle banchine “Centrale” e “Dogana”;
- VISTO** il foglio prot. n.61219 del 20/11/2025 con il quale è stata inoltrata all’AdSPMAM la bozza del presente “Regolamento” integrato dell’articolo 21 relativo alle banchine di libero transito;
- VISTA** la nota prot. n.49276 in data 10/12/2026 con la quale l’AdSPMAM ha espresso il proprio parere favorevole all’emanazione del presente “Regolamento”;
- TENUTO CONTO** che i posti di ormeggio esistenti, in relazione ai fondali, alla localizzazione degli arredi portuali, dei piazzali e delle particolari sistemazioni logistiche attigue (infrastrutture, impianti fissi antincendio,



CONSIDERATA

VISTI

magazzini di stoccaggio, attrezzature meccaniche di movimentazione, rampe etc.) sono, sotto il profilo tecnico nautico e di sicurezza della navigazione, delle navi e delle opere portuali, rispondenti a garantire l'accosto per determinate tipologie di navi mercantili;

la necessità di disciplinare la regolamentazione degli accosti lungo le banchine di libero transito del porto interno di Brindisi;

gli articoli 17, 62, 63 e 81 del Codice della Navigazione approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e gli artt. 59, 62, 63, 81 e 82 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione approvato con D.P.R. del 15 febbraio 1952 n. 328.

ORDINA

Articolo 1

È approvato e reso esecutivo a partire dalle 00:01 del giorno 13/07/2026 l'allegato "Regolamento per la disciplina degli accosti delle navi nel porto di Brindisi", parte integrante della presente ordinanza.

Articolo 2

I contravventori alla presente ordinanza, oltre ad essere ritenuti responsabili civilmente e penalmente degli eventuali danni che dovessero verificarsi a persone o cose in conseguenza delle trasgressioni, incorreranno, sempre che il fatto non costituisca più grave reato, nelle sanzioni previste dagli articoli 1174 e 1231 del Codice della Navigazione.

Articolo 3

1. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza.
2. La presente Ordinanza abroga e sostituisce l'Ordinanza n.66 del 03/07/2025, abroga l'Ordinanza n.17 del 13/03/2026 nonché ogni altra ordinanza, regolamento o disposizione emanati dalla Capitaneria di Porto di Brindisi in contrasto con la presente e con il Regolamento allegato.

Brindisi, data del protocollo informatico

IL COMANDANTE

C.V. (CP) Tc.Eli Luigi AMITRANO

Documento firmato digitalmente ai sensi del D.L.gs 07/03/2005 n.°82





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA BRINDISI

**REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DEGLI
ACCOSTI DELLE NAVI NEL PORTO DI BRINDISI**

**Articolo 1
Ambito di applicazione**

1. Il presente Regolamento si applica a tutte le navi mercantili nonché alle navi da pesca e da diporto che approdano nel porto di Brindisi per compiere operazioni portuali, rifornimento di combustibili, lavori, provviste di bordo nonché soste tecniche/inoperose.
2. Sono escluse dall'applicazione del presente Regolamento le unità navali delle Forze Armate, delle Forze di Polizia e dei Vigili del Fuoco, nonché le unità navali adibite ai servizi tecnico-nautici e ai servizi speciali portuali.
3. È vietato l'accesso nel porto di Brindisi alle navi:
 - a. destinate al trasporto di merci pericolose e/o inquinanti, che non abbiano ottenuto preventiva autorizzazione alla movimentazione delle suddette merci;
 - b. che non abbiano ottemperato alle comunicazioni in merito alle condizioni minime necessarie per le navi dirette ai porti della Comunità Europea e che trasportano merci pericolose o inquinanti, previste dal DPR 19 maggio 1997 n. 268;
 - c. che si trovino nelle condizioni di cui agli artt. 20 e 24 del Decreto Legislativo 24 marzo 2011 n. 53;
 - d. che non abbiano presentato l'allegato previsto dall'art. 2 dell'ordinanza n. 44/2004 conforme alle informazioni preliminari previste all'arrivo delle navi dal capitolo XI - II SOLAS 74 in materia di port security, con le modalità di cui all'Ordinanza n. 87 della Capitaneria di porto di Brindisi, adottata in data 16/09/2022.
4. Sono fatte salve le specifiche procedure di comunicazione e la relativa regolamentazione che disciplinano, nell'ambito del porto commerciale, gli ormeggi previsti per le unità da pesca e da diporto.

**Articolo 2
Definizioni**

Ai fini del presente Regolamento si intende per:

- a) AIR DRAFT: altezza massima di ingombro della nave, alberatura compresa, misurata dalla linea di galleggiamento.
- b) MERCI INQUINANTI: idrocarburi, sostanze liquide nocive e sostanze dannose, così come definite negli annessi I, II e III della MARPOL 73/78.
- c) MERCI PERICOLOSE: merci classificate nell'IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code).
- d) E.T.A. (Estimated Time of Arrival): gruppo data orario di arrivo stimato nel punto di ingresso dello schema di separazione del traffico (Lat. 40° 40,516' N – Long. 018° 06,940' E).

- e) **ORA DI ARRIVO**: orario effettivo di ingresso della nave nello schema di separazione del traffico (Lat. 40° 40,516' N – Long. 018° 06,940' E), o l'arrivo sul punto di fonda assegnato o presso il posto di ormeggio assegnato.
- f) **ORDINE DI ARRIVO**: ordine cronologico di arrivo delle navi in rada o all'entrata dello schema di separazione del traffico.
- g) **ORMEGGIO DI PUNTA O ORMEGGIO IN ANDANA**: nave ormeggiata perpendicolarmente ad un molo o ad una banchina con ancora/e a mare.
- h) **RACCOMANDATARIO MARITTIMO**: soggetto di cui all'art. 2 della Legge n.135 del 4 aprile 1977.
- i) **NAVIGLIO IN SERVIZIO DI LINEA**: ai sensi del primo comma dell'art. 2 del D.Lgs. 196/2005 "Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale", serie di collegamenti effettuati in modo da assicurare il traffico fra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi, che abbiano le seguenti caratteristiche:
- collegamenti con orario pubblicato oppure tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
 - collegamenti effettuati per un minimo di un mese continuativamente.
- j) **TERMINALISTA**: gestore dell'impianto portuale (*port facility*) avente in concessione aree o banchine portuali di cui all'art. 18 della Legge 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni.
- k) **PMIS (Port Management Information System)**: sistema informativo per la gestione portuale delle pratiche amministrative legate all'arrivo e alla partenza delle navi ed il monitoraggio del traffico marittimo in porto.
- l) **BANCHINE DI LIBERO TRANSITO**: banchine non in concessione e non sottoposte a formalità amministrative di arrivo e partenza e/o di security, nel porto di Brindisi individuate dalle banchine "Dogana, Centrale e Montenegro" (lato centro città) e Banchina Millo e Monumento al Marinaio (lato zona casale).

Articolo 3 Disposizioni comuni a tutte le navi

Tutte le navi in arrivo e in partenza dal porto di Brindisi devono ottemperare a quanto prescritto dagli articoli 179 e 181 del Codice della Navigazione.

Le navi che hanno presentato la "Dichiarazione integrativa di partenza" devono partire entro 24 ore dall'ora di presentazione della stessa, in caso contrario devono rinnovare le formalità previste dai citati articoli ed i raccomandatari marittimi delle navi battenti bandiera straniera devono rinnovare le dichiarazioni stabilite dall'articolo 3 della legge 4 aprile 1977 n.135.

Articolo 4 Individuazione accosti

Nel porto di Brindisi gli accosti, ai fini della sicurezza della navigazione, sono individuati a seguito di valutazione circa la tipologia, le caratteristiche tecniche ed il carico trasportato dalle unità navali e tenuto conto delle condizioni, delle limitazioni e dei divieti previsti per ogni posto d'ormeggio.

L'individuazione dei posti d'ormeggio nonché le caratteristiche tecniche e le limitazioni degli stessi sono riportate negli allegati A e B, parte integrante del presente Regolamento.

Articolo 5

Richiesta di accosti portuali

Le procedure relative alle formalità previste *ex lege* per l'arrivo e la partenza delle navi vengono svolte mediante l'utilizzo del sistema informativo PMIS2, così come disciplinato dall'Ordinanza della Capitaneria di porto di Brindisi n. 87/2022, adottata in data 16/09/2022. Le domande di accosto devono essere presentate (in alternativa):

- almeno 24 ore prima dell'arrivo della nave;
- prima della partenza dal precedente porto di scalo se il viaggio ha una durata inferiore alle 24 ore.

Per le navi provenienti da porti il cui viaggio sia inferiore alle 24 ore, i precitati termini di presentazione della domanda di accosto, da parte dell'Agente Raccomandatario Marittimo, sono rispettivamente ridotti a 12 ore prima del previsto arrivo della nave, con conferma da parte del terminalista entro 6 ore dall'arrivo dell'unità in porto.

Per quanto attiene alla prontezza delle navi destinate ad ormeggi in banchine in concessione, il terminalista entro le ore 18:00 di ogni giorno lavorativo sabato incluso, deve comunicare al Nucleo Nostromi della Capitaneria di Porto di Brindisi il programma operativo riferito alle navi destinate ai singoli accosti dell'impianto portuale, in arrivo tra le ore 00.00 e le ore 24.00 del giorno successivo, con indicazione, per ciascuna nave, dell'accosto individuato in relazione alle condizioni meteo marine previste, alle operazioni da effettuarsi e alle caratteristiche della banchina da occupare.

In caso di giorno prefestivo, il programma deve comprendere anche quello lavorativo feriale immediatamente successivo (per esempio: il terminalista, nella giornata di sabato - entro le ore 18.00 - dovrà comunicare la programmazione ormeggi per le giornate di domenica e lunedì). Detto programma operativo dovrà indicare anche l'ora di partenza delle navi per consentire una tempestiva pianificazione e gestione del traffico portuale nonché dei servizi tecnico nautici.

Per le navi traghetto, RO-RO Pax ed unità veloci da passeggeri che effettuano servizio di linea così come definito al precedente articolo 2, la richiesta e l'assegnazione degli accosti sono disciplinati al successivo articolo 9.

Sarà facoltà dell'Autorità marittima prendere in esame eventuali richieste che per eccezionali motivi dovessero pervenire oltre i termini fissati.

Articolo 6

Pianificazione degli accosti

L'accosto delle navi è regolato dal Nucleo Nostromi della Capitaneria di Porto di Brindisi, con la predisposizione nelle 24 ore precedenti del piano accosti giornaliero.

Il piano in parola tiene conto delle caratteristiche tecniche delle unità navali, delle relative necessità operative, della tipologia degli impianti esistenti in banchina, delle richieste dei terminalisti, dei programmi operativi comunicati per le navi in servizio di linea, delle condizioni meteo marine previste nonché dell'ora di arrivo delle stesse.

La pianificazione degli accosti e la relativa sequenza delle manovre, relativi agli ormeggi delle navi in arrivo dalle ore 00:00 alle ore 24:00 del giorno successivo, sono disposti dal Nucleo Nostromi della Capitaneria di Porto di Brindisi, prendendo in esame le istanze pervenute entro le ore 13:00. La stessa pianificazione, salvo giustificate esigenze operative, non terrà conto delle domande di accosto presentate oltre i termini previsti *ex lege* e sopra richiamati.

In fase di pianificazione degli accosti, al fine di garantire la sicurezza dell'ormeggio, e fatte salve le particolari prescrizioni previste per i singoli accosti di cui all'allegato A, sono di

norma adottati i seguenti criteri di sicurezza e tecnico-nautici per l'assegnazione degli accosti:

- distanza non inferiore a metri 15 (quindici) tra navi ormeggiate lungo la stessa banchina/molo;
- distanza non inferiore a metri 25 (venticinque) tra navi ormeggiate di punta, salvo che non venga posizionato un fender tra le stesse;
- ingombro delle navi entro i limiti di sporgenza di testata/angolo della banchina/molo qualora ciò arrechi pregiudizio ovvero pericolo per la manovra di altre navi.

Nel caso in cui vi sia la necessità di variare il programma approvato, al fine di consentire al Nucleo Nostromi della Capitaneria di porto di Brindisi di effettuare tutte le valutazioni del caso, le richieste dovranno essere presentate nelle medesime condizioni di cui all'articolo 5.

Nella gestione operativa degli approdi, salvo diverse indicazioni fornite da altri Enti/Autorità competenti ed operanti nel porto di Brindisi, tali da non creare pregiudizio per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare - a prescindere dall'E.T.A. comunicato in fase di pianificazione degli accosti - sarà consentito l'ormeggio all'unità navale effettivamente entrata prima nello schema di separazione del traffico (Lat. 40° 40,516' N – Long. 018° 06,940' E).

Qualora sussistano particolari esigenze di natura commerciale, la pianificazione degli accosti avverrà sulla base delle indicazioni/criteri che verranno preventivamente comunicati all'Ufficio Nostromi della Capitaneria di porto di Brindisi dalla competente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Articolo 7 Navi in avaria

Tutte le navi in arrivo nel porto di Brindisi che dovessero presentare avarie e/o deficienze inerenti alla loro manovrabilità e/o il loro governo, devono obbligatoriamente dichiararlo via radio (VHF CH 16/12) e via posta elettronica ai seguenti indirizzi:

- Capitaneria di Porto di Brindisi
so.cpbrindisi@mit.gov.it
nostromi.cpbrindisi@mit.gov.it
- Piloti del porto di Brindisi
mail@pilotibrindisi.it

Il Nucleo Nostromi, acquisita tale comunicazione, valuterà con i servizi tecnico-nautici per le vie brevi ovvero, se del caso, mediante convocazione di apposita c.d. "Commissione Accosti", i provvedimenti da adottare sotto il profilo della sicurezza della navigazione e portuale.

Articolo 8 Assegnazione degli accosti presso i terminal

Il terminalista nell'individuazione degli accosti, seguendo i propri criteri di opportunità economico-operativa, non deve creare pregiudizio alcuno per la sicurezza della navigazione, portuale e per l'incolumità pubblica.

Lo stesso, assumendosene la responsabilità, deve assicurarsi che la banchina non sia interessata dalla presenza di attrezzature portuali di movimentazione delle merci che possano arrecare anche solo potenziale pregiudizio alla sicurezza della manovra e/o alle strutture nave.

Qualora il terminalista disponga un ordine di successione degli accosti diverso da quello dell'ora di arrivo, se ne assume la responsabilità nei confronti di terzi.

La Capitaneria di porto, fatto salvo il mantenimento delle condizioni di sicurezza e con esclusione del pontile petrolchimico, si riserva la possibilità di utilizzare le banchine date in concessione in uso esclusivo, sussistendo le seguenti condizioni:

- ormeggio libero da altre navi;
- acquisizione del nulla osta da parte del terminalista.

La nave autorizzata ad usufruire della banchina in concessione dovrà, in ogni caso, liberare tempestivamente la stessa all'arrivo di una nave destinata esclusivamente a quell'impianto portuale, facendosi carico di tutte le relative spese.

In ogni caso, sono fatte salve le clausole concessorie che disciplinano l'utilizzo dei suddetti impianti portuali.

Articolo 9

Assegnazione accosti navi in servizio di linea

L'assegnazione degli accosti alle navi di linea è riservata alle banchine individuate nell'allegato A. Al fine di consentire un'ottimale organizzazione dei traffici portuali, gli Agenti Raccomandatari Marittimi devono presentare al Nucleo Nostromi della Capitaneria di porto di Brindisi - entro il 20 del mese antecedente - il programma delle navi di linea riferito al mese successivo.

In deroga a quanto disciplinato al comma che precede, con specifico riguardo alla programmazione estiva (giugno-settembre), i programmi devono essere presentati entro e non oltre il 30 aprile.

L'assegnazione degli accosti è determinata dal Nucleo Nostromi della Capitaneria di Porto di Brindisi, a seguito delle valutazioni di cui agli articoli 5 e 6 del presente Regolamento e tenuto conto di:

1. indicazioni/criteri preventivamente forniti dalla competente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale;
2. data di presentazione dei programmi (solo in assenza dei criteri/indicazioni di cui sopra).

In caso conflitti/sovrapposizione degli orari previsti nelle programmazioni presentate, qualora non sussistano - a priori - situazioni pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, l'Ufficio Nostromi procederà con la pianificazione degli accosti previa ricezione di dedicate indicazioni/criteri di natura commerciale da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale.

Articolo 10

Norme e prescrizioni per gli accosti navi di linea

Qualora l'Agente Raccomandatario Marittimo di navi di linea presenti richiesta di autorizzazione all'effettuazione di viaggi occasionali e/o straordinari, la stessa sarà esaminata se prodotta con congruo anticipo rispetto alla data cui si riferisce, compatibilmente con gli accosti già programmati.

Stessa disciplina di cui al precedente comma si applica anche nei casi in cui l'Agente Raccomandatario Marittimo presenti variazioni ai programmi già presentati.

Laddove vi siano sostituzioni di unità da parte dell'armatore/noleggiatore/vettore, la stessa prenderà il posto della nave sostituita nella turnazione, a condizione che trattasi di nave dalle similari caratteristiche e che rispetti gli orari già programmati.

Articolo 11

Ormeggio navi che trasportano merci pericolose alla rinfusa

Nel porto di Brindisi, fermo restando quanto previsto dall'art. 4 del presente Regolamento, l'ormeggio di navi che trasportano merci pericolose e inquinanti alla rinfusa, è consentito soltanto alle banchine e con le modalità già disciplinate dalla vigente Ordinanza n. 16/74 - adottata dalla Capitaneria di Porto di Brindisi in data 01.05.1974 - e successive modifiche ed integrazioni.

Per consentire al Consulente Chimico del Porto il rilascio del certificato di *gas free* o di inertizzazione prima dell'ingresso in porto delle navi cisterna, destinate agli impianti portuali e trasportanti prodotti con punto di infiammabilità inferiore a 61 °C, l'Agente Raccomandatario Marittimo deve far pervenire una comunicazione integrativa dalla quale deve risultare la tipologia del carico da sbarcare/imbarcare o in transito nel porto di Brindisi e la condizione delle cisterne (vuote o parzialmente vuote) che abbiano contenuto eventuali prodotti con punto di infiammabilità inferiore a 61° C.

Qualora eccezionali circostanze richiedano l'ormeggio di navi che trasportano o che abbiano trasportato merci pericolose alla rinfusa presso le banchine commerciali pubbliche, è necessario quanto segue:

- a) dichiarazione del Comandante della nave che le cisterne del carico, comprese le *slops tank*, siano in condizioni di *gas free*, ovvero in condizioni di inertizzazione con percentuale di ossigeno inferiore al 5%;
- b) comunicazione degli ultimi tre prodotti trasportati nelle cisterne del carico;
- c) certificato di sicurezza per la permanenza in banchina rilasciato dal Consulente Chimico del Porto, sulla scorta della documentazione di cui ai precedenti punti a) e b), che attesti le condizioni di *gas free*/inertizzazione di tutte le cisterne (carico + *slops*).

Le navi cisterna vuote che debbano svolgere operazioni di azotatura nel porto di Brindisi, in conformità alle ordinanze adottate da questa Autorità Marittima in vigore, prima dell'ingresso in porto, devono essere in *gas free*, attestato dal Consulente Chimico del Porto.

L'Agente Raccomandatario Marittimo dovrà far pervenire al Nucleo Nostromi della Capitaneria di Porto di Brindisi, inoltre, una comunicazione attestante la tipologia e la quantità dell'ultimo carico trasportato.

La certificazione relativa alla condizione di inertizzazione, eseguita e certificata dal Consulente Chimico di Porto, deve essere ripetuta ogni 24 ore al fine di accertare che, nelle cisterne interessate, continui a permanere un'atmosfera con un tenore di ossigeno inferiore al 5%.

Articolo 12

Movimenti in banchina

I movimenti delle navi da una banchina all'altra o sulla stessa banchina devono essere effettuati in condizioni operative di sicurezza per la nave ed il carico e dovranno essere autorizzati di volta in volta dalla Capitaneria di Porto di Brindisi previa effettuazione delle valutazioni di cui ai precedenti articolo 5 e 6.

Prevvia autorizzazione dell'A.M., i movimenti lungo la stessa banchina possono essere effettuati in autonomia dal comando nave se questi non comportano un cambio di bitta. Le navi il cui movimento comporta anche un cambio di bitta (solo una ed adiacente), hanno l'obbligo di avvalersi del servizio di ormeggio. Negli altri casi vige l'obbligo anche del servizio di pilotaggio e, quando previsto, di rimorchio.

Articolo 13

Operatività delle navi all'ormeggio

Fermo restando il criterio di carattere generale in base al quale l'operatività della nave, soprattutto nelle fasi di carico e scarico, deve essere continua e non interrotta per qualsiasi motivo, la sosta delle navi in banchina è regolata come segue:

nave in arrivo all'ormeggio: obbligo di iniziare le operazioni portuali (carico/scarico) non appena espletate tutti gli obblighi e le formalità *ex lege*.

nave in partenza dopo aver terminato le operazioni portuali: obbligo di lasciare l'ormeggio non appena espletati tutti gli obblighi e le formalità *ex lege*.

Qualora la nave debba lasciare il posto di ormeggio ad altra nave già pianificata senza aver espletato tutti gli obblighi e formalità previsti, dovrà effettuare movimento verso la rada ancorandosi ad uno dei punti di fonda disciplinati nell'ordinanza n. 72/2013, adottata da questa Capitaneria di Porto di Brindisi in data 02/08/2013.

I movimenti di cui sopra dovranno essere preventivamente autorizzati dall'Ufficio Nostromi della Capitaneria di Porto di Brindisi.

nave in attesa di ripresa delle operazioni portuali: le navi che rimangono inoperose per più di 6 (sei) ore possono essere movimentate, a proprie spese, presso altra banchina o in rada, liberando il posto di ormeggio ad altre navi che necessitano della stessa banchina per l'effettuazione di operazioni commerciali.

Le navi in attesa di ripresa delle operazioni portuali potranno permanere nell'ormeggio assegnatogli previa autorizzazione dell'Ufficio Nostromi della Capitaneria di Porto di Brindisi. Le disposizioni di cui sopra si applicano anche alle navi in sosta presso gli impianti portuali, salvo che il terminalista non intenda regolare diversamente, per proprie esigenze operative e sempre che non rappresentino pericolo per la sicurezza della navigazione e portuale.

Articolo 14

Ormeggio di punta

L'ormeggio delle navi di punta (in andana) è concesso esclusivamente nel rispetto delle condizioni riportate nelle schede di cui all'allegato A.

Sarà cura dell'Autorità Marittima valutare le eventuali richieste pervenute a seconda delle caratteristiche tecniche nonché della tipologia delle unità navali.

I limiti di lunghezza fuori tutto delle navi riportati nelle schede di cui all'allegato A, potranno essere oggetto di ulteriori valutazioni da effettuarsi di concerto con i Piloti del porto, in considerazione delle capacità evolutive e di manovrabilità delle navi medesime, sempre che le stesse non costituiscano ostacolo e/o impedimento alle manovre di altre navi.

Articolo 15

Precedenze

L'ordine di precedenza, a parità di effettivo orario di arrivo nello schema di separazione del traffico e sulla base della pianificazione di cui ai precedenti articoli 5 e 6, sarà il seguente:

1. navi da crociera, navi veloci da passeggeri (tipo Superfast Ferry ed HSC, Fast Cruise Ferry, Cruise Ferry) e navi tipo ro-ro pax;
2. navi da carico portacontainers e ro-ro senza passeggeri (con precedenza per le navi con carico unitario aventi merci pericolose e/o inquinanti);
3. navi che trasportano merci pericolose o inquinanti (con precedenza per navi gasiere non gas-free);
4. navi portarinfuse - *bulk carrier* (con precedenza in funzione delle maggiori dimensioni - in GT - e quantità di carico da movimentare per le navi in arrivo);

5. navi *general cargo* (con precedenza in funzione delle maggiori dimensioni - in GT - e quantità di carico da movimentare per le navi in arrivo).

L'ordine di precedenza di cui sopra, seppur non contemplante tutte le tipologie di unità navali, non ha natura assoluta ma costituisce uno degli elementi di valutazione adottati dell'Autorità Marittima (Ufficio Nostromi).

Eventuali altri criteri per i quali verrà consentito l'ingresso nel porto di Brindisi in deroga all'ordine di precedenza sopra descritto, nel solo caso in cui attengano ad aspetti afferenti alla sicurezza della navigazione, saranno oggetto di dedicata valutazione da parte della Capitaneria di porto di Brindisi, sentito il pilota di turno.

I Comandanti delle navi devono confermare all'Ufficio Nostromi della Capitaneria di porto di Brindisi ed ai servizi tecnico nautici (piloti, rimorchiatori ed ormeggiatori) l'ora di arrivo/partenza **con almeno un'ora di anticipo**, così da permettere una razionale programmazione operativa delle manovre.

Nel caso in cui non venisse osservato l'orario di arrivo/partenza programmato, la nave potrà usufruire dei servizi e della banchina assegnata non appena disponibili.

Articolo 16

Navi che effettuano lavori di manutenzione

Nell'ambito del porto di Brindisi, qualora una nave necessiti di effettuare lavori di manutenzione o allestimento, la Capitaneria di Porto individuerà l'ormeggio sulla base della disponibilità comunicata dal terminalista, per le banchine in concessione, e dall'Autorità di Sistema Portuale per le restanti banchine pubbliche.

Articolo 17

Navi in disarmo

A causa della limitata disponibilità di ormeggi, nel porto di Brindisi non è consentito l'accosto di navi in disarmo.

Eventuali casi eccezionali, dovuti a causa di forza maggiore, potranno essere presi in considerazione di volta in volta dall'Autorità di Sistema Portuale sentito l'Ufficio Nostromi della Capitaneria di porto di Brindisi.

Articolo 18

Divieti

A tutte le navi ormeggiate nel porto di Brindisi è fatto divieto di:

- compiere prove di macchina;
- effettuare lavori con uso di fiamma o lavori in genere che immobilizzino la nave, senza le previste autorizzazioni rilasciate dalle autorità competenti;
- di sbracciare fuori bordo i mezzi da carico (divergenti se trattasi di navi che effettuano pesca a strascico), al fine di non intralciare le manovre di ormeggio, disormeggio e transito di altre navi nelle adiacenze;
- alle navi traghetto Ro/Ro, di aprire il portellone di imbarco e sbarco prima che la nave sia ferma in banchina ed assicurata con i cavi all'ormeggio o di partire prima che lo stesso sia completamente chiuso.

Articolo 19

Limitazioni

Ai fini della sicurezza della navigazione aerea, l'*air draft* massimo consentito alle navi in transito ed alla fonda negli specchi portuali di Brindisi è disciplinato dall'Ordinanza 03/2023 della Capitaneria di Porto di Brindisi, adottata in data 31.01.2023.

La Capitaneria di Porto di Brindisi, su richiesta del locale Distaccamento Aeroportuale della Aeronautica Militare ovvero dall'Ufficio Aeroportuale Brindisi, ha facoltà di sospendere, per determinati periodi, il movimento delle navi nel porto di Brindisi, qualora particolari emergenze relative al traffico aereo lo richiedessero.

Articolo 20

Disposizioni per la sicurezza delle navi agli ormeggi

1. In caso di situazioni particolari che possano essere pregiudizievoli per la sicurezza delle navi agli ormeggi (ad esempio condizioni meteo marine avverse), l'Autorità Marittima può - con provvedimento discrezionale - rendere obbligatorio il ricorso alle prestazioni dei servizi tecnico nautici a garanzia della sicurezza degli ormeggi medesimi.
2. Le navi all'ormeggio, ai sensi degli articoli 62 e 63 del Codice della navigazione, dovranno sempre avere a bordo il personale indispensabile per eseguire qualsiasi manovra che dovesse essere ordinata dalla Capitaneria di Porto. Qualora venga autorizzato l'ormeggio a navi in disarmo, sarà cura della Capitaneria di Porto stabilire il numero dei marittimi in servizio di guardiana, precisandone - ove occorra - la qualifica.
3. Il personale di bordo deve costantemente accertare che i cavi di ormeggio rimangano tutti in tensione adeguata e, in caso di condizioni meteo marine avverse, adottare tutte le opportune misure per non danneggiare le opere portuali e/o le altre navi presenti in banchina.
4. Ogni nave ormeggiata nel porto di Brindisi deve, se necessario, ricevere cavi, allentare gli ormeggi, cooperare al salpamento delle ancore delle navi vicine che fossero rimaste incattivate nella propria ed agevolare - in ogni modo - la manovra delle stesse, anche mollando i propri ormeggi.
5. Tutte le navi ormeggiate nel porto di Brindisi devono predisporre un adeguato sistema di illuminazione dello scalandrone e degli accessi a bordo nonché un continuo servizio di vigilanza che impedisca la salita di persone estranee all'equipaggio o non aventi titolo ad accedervi.

Le spese conseguenti agli spostamenti di ormeggio delle navi, dovuti ad accertate cause di forza maggiore o stato di pericolo, restano a carico delle navi medesime, anche nel caso in cui i suddetti spostamenti siano stati imposti dall'Autorità Marittima.

In ogni altro caso, le spese conseguenti agli spostamenti di ormeggio sono addebitate alla nave nel cui interesse la manovra viene eseguita.

Tutte le navi all'ormeggio, conformemente a quanto previsto dal capitolo XI — Il SOLAS 74 in materia di *maritime security*, devono mettere in atto le procedure e le misure previste dal proprio *Ship Security Plan* o, qualora prevista, dalla *Declaration of Security*, segnalando qualsiasi anomalia o incidente al *Port Facility Security Officer* (responsabile della security dell'impianto portuale) nonché alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Brindisi.

Articolo 21

Ormeggio presso le banchine “di libero transito” (Banchina Dogana, Centrale, Montenegro, Ammiraglio Millo e Monumento al Marinaio)

1. Tutte le unità che intendono ormeggiare presso una delle banchine di Libero transito (definite dall'articolo 2), devono obbligatoriamente chiamare via radio (VHF CH 16/12) la

Sala Operativa di questa Capitaneria di porto comunicando l'orario di ingresso e non appena possibile, trasmettere la scheda, in Allegato C al presente regolamento, ai seguenti indirizzi:

- Capitaneria di Porto di Brindisi

so.cpbrindisi@mit.gov.it

nostromi.cpbrindisi@mit.gov.it

as.cpbrindisi@mit.gov.it

- Ufficio di Polizia di Frontiera

eubinsea.br@poliziadistato.it

polmare.br@poliziadistato.it

- Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale

protocollo@adspmam.it

2. Durante l'intera sosta in porto tutte le unità hanno l'obbligo di:

- a) assicurare l'ascolto radio continuo sul canale 16 VHF;
- b) ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra o le operazioni portuali di altre unità;
- c) effettuare l'ormeggio con cavi idonei nonché con un congruo numero di parabordi adeguati alle dimensioni dell'unità, allo scopo di evitare incidenti;
- d) apporre idonea segnaletica diurna e notturna, qualora le sovrastrutture o le altre attrezzature di bordo sporgano sulla banchina in modo da rappresentare potenziale rischio per i veicoli o le persone in transito sulle banchine del porto;
- e) attivare punti luce addizionali, specialmente nella zona dello scalandrone, qualora la nave sia ormeggiata presso banchine prive di illuminazione o con illuminazione insufficiente;
- f) tenere disattivati gli apparati radar, all'ormeggio in banchina;
- g) eseguire prontamente i movimenti lungo banchina, che si rendessero necessari per permettere l'ormeggio di altre unità, su semplice disposizione verbale del personale dell'Autorità Marittima;
- h) assicurare la presenza a bordo dei componenti l'equipaggio in numero sufficiente per garantire la pronta reperibilità nonché l'esecuzione di eventuali manovre richieste;
- i) assicurare costantemente la sicurezza dell'ormeggio, prevedendo delle misure aggiuntive e preventive in caso di previsioni di avverse condizioni meteomarine;
- j) permangono i divieti previsti in tutte le banchine del porto, come disciplinati nei precedenti articoli.

Articolo 22

Disposizioni finali

1. La comunicazione di accosto (Allegato C) di cui all'articolo 21, comma 1 dovrà essere trasmessa anche dai concessionari delle banchine d'approdo per le unità da diporto situate nell'intero porto di Brindisi;
2. In caso di rilascio di nuove concessioni di banchine ovvero integrazioni e modifiche agli atti concessori esistenti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale e il terminalista dovranno comunicare alla Capitaneria di Porto di Brindisi le clausole inerenti all'utilizzo delle banchine stesse, per le opportune integrazioni al presente Regolamento.

3. Trattandosi di regolamento di disciplina degli accosti, l'orario di arrivo è da intendersi al punto di imbarco pilota (sopra meglio specificato) e non così come indicato nell'Ordinanza 72/2013 "Regolamento della navigazione nella rada e nel porto di Brindisi".

Brindisi, _____

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Tc.Eli Luigi AMITRANO

Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 07/03/2005 n.°82

PORTO ESTERNO

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 36
DENOMINAZIONE BANCHINA	DIGA DI PUNTA RISO
LUNGHEZZA	800 metri
PESCAGGIO MASSIMO	18 – 20 – 25 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	3 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	Uso pubblico
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	62 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	La manovra di ormeggio/disormeggio è consentita solo durante le ore diurne. La Diga di Punta Riso è “tracimabile”, secondo quanto riportato dalle Annotazioni del progetto di costruzione, motivo per il quale sarà possibile prevedere, ove ne ricorra la necessità e vi siano le condizioni di sicurezza, l'esclusiva sosta inoperosa di unità navali, di volta in volta disposta dall'Autorità Marittima di Brindisi previa riunione della c.d. “Commissione Accosti” ed autorizzazione da parte della locale Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 35
DENOMINAZIONE BANCHINA	PONTILE PETROLCHIMICO (punto 12)
LUNGHEZZA	210 metri
PESCAGGIO MASSIMO	9.15 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	2 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	In uso esclusivo per merci classificate pericolose
TERMINALISTA	VERSALIS S.p.A.
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: Limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	a. Ai fini dell'accosto, le dimensioni massime della nave dovranno essere contenute nella testata del molo. b. In caso di contemporanea presenza di più navi all'ormeggio, la distanza tra le stesse non potrà mai essere inferiore a 30 metri.

	c. L'ormeggio nell'arco notturno è consentito solo alle seguenti condizioni: • la lunghezza della nave da ormeggiare al punto 12 deve avere una lunghezza fuori tutto non superiore a 150 metri; • vento non superiore a 15 nodi; • corretto funzionamento dei fanali portuali, dell'impianto di illuminazione portuale e di ogni eventuale impianto aggiuntivo posizionato lungo il suddetto pontile. Qualora non sussistano le condizioni di sicurezza, l'Autorità Marittima, sentito il pilota di turno, potrà vietare l'ormeggio alle suddette banchine di navi di qualsiasi dimensione sia di giorno che di notte.
--	---

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 34
DENOMINAZIONE BANCHINA	PONTILE PETROLCHIMICO (punto 7)
LUNGHEZZA	181 metri
PESCAGGIO MASSIMO	5,85 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,90 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	In uso esclusivo per merci classificate pericolose
TERMINALISTA	VERSALIS S.p.A.
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: Limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	a. La poppa delle unità navali ormeggiate presso il predetto punto potrà sporgere, rispetto allo spigolo del pontile, per un massimo di metri 50 (cinquanta) ed alle seguenti condizioni: • ormeggio in totale sicurezza; • assenza di unità navale ormeggiata al punto n. 5. b. In caso di contemporanea presenza di più navi all'ormeggio, la distanza tra le stesse non potrà mai essere inferiore a 30 metri. c. L'ormeggio nell'arco notturno è consentito solo alle seguenti condizioni: 1. la lunghezza della nave da ormeggiare al punto 7 deve avere una lunghezza fuori tutto non superiore a 110 metri; 2. vento non superiore a 15 nodi;

	3. corretto funzionamento dei fanali portuali, dell'impianto di illuminazione portuale e di ogni eventuale impianto aggiuntivo posizionato lungo il suddetto pontile. Qualora non sussistano le condizioni di sicurezza, l'Autorità Marittima, sentito il pilota di turno, potrà vietare l'ormeggio alle suddette banchine di navi di qualsiasi dimensione sia di giorno che di notte. Il terminalista, qualora ci si trovi nella condizione di cui alla precedente lettera a), dovrà preventivamente comunicare, all'Ufficio Nostromi della Capitaneria di Porto di Brindisi, la sporgenza della nave rispetto allo spigolo del pontile.
--	--

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 33
DENOMINAZIONE BANCHINA	PONTILE PETROLCHIMICO (punto 5)
LUNGHEZZA	104 metri
PESCAGGIO MASSIMO	5,00 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,90 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	In uso esclusivo per merci classificate pericolose
TERMINALISTA	VERSALIS S.p.A.
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: Limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	In caso di contemporanea presenza di più navi all'ormeggio, la distanza tra le stesse non potrà mai essere inferiore a 30 metri. L'ormeggio nell'arco notturno è consentito solo alle seguenti condizioni: • la lunghezza della nave da ormeggiare al punto 5 deve avere una lunghezza fuori tutto non superiore a 90 metri; • vento non superiore a 15 nodi; • al punto 7 non sia ormeggiata un'altra unità navale; • corretto funzionamento dei fanali portuali, dell'impianto di illuminazione portuale e di ogni eventuale impianto aggiuntivo posizionato lungo il suddetto pontile. Qualora non sussistano le condizioni di sicurezza, l'Autorità Marittima, sentito il pilota di turno, potrà vietare l'ormeggio alle

	suddette banchine di navi di qualsiasi dimensione sia di giorno che di notte.
--	---

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 30 (Testata) – n. 31 (Centro) – n. 32 (Radice)
DENOMINAZIONE BANCHINA	COSTA MORENA EST
LUNGHEZZA	500 metri
PESCAGGIO MASSIMO	Premesso che la banchina in questione non presenta un fondale livellato, si riportano le seguenti indicazioni - di massima - relative agli ormeggi delle unità navali con il maggior pescaggio. Accosto n. 30 (testata): • per navi di 225 metri di lunghezza il pescaggio massimo è di 11 metri; • per navi di 180 metri di lunghezza il pescaggio massimo è 11.2 metri. Accosto n. 31 (centro): • per navi di 150 metri di lunghezza il pescaggio massimo è di 10 metri; Accosto n. 32 (radice): • per navi di 150 metri di lunghezza il pescaggio massimo è di 8,5 metri; • se la nave ormeggia a 70 metri dalla radice, il pescaggio massimo può arrivare a 9 metri.
ALTEZZA MEDIO MARE	3 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata e in andana
TIPO DI UTILIZZO	Pubblico
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	62 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	Gli accosti alla banchina durante le ore notturne sono soggetti alle seguenti condizioni: a) condizioni meteo favorevoli; b) 185 metri di lunghezza massima per le navi da carico che non trasportano merci pericolose; c) 150 metri di lunghezza massima per le navi che trasportano merci pericolose; d) corretto funzionamento dei fanali portuali, dell'impianto d'illuminazione portuale e degli eventuali impianti aggiuntivi posizionati lungo la suddetta banchina.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 27 (lato ENEL) – n. 28 (centro) – n. 29 (lato est)
DENOMINAZIONE BANCHINA	COSTA MORENA NORD
LUNGHEZZA	400 metri
PESCAGGIO MASSIMO	Premesso che la banchina in questione non presenta un fondale livellato, si riportano le seguenti indicazioni - di massima - relative agli ormeggi delle unità navali con il maggior pescaggio. Accosto n. 27 (lato Enel): - il tratto di banchina di 120 metri, a partire dall'angolo dell'accosto n. 26 (Diga di Costa Morena Testata), ha un pescaggio massimo di 10 metri; Accosto n. 28 (centro): - il tratto centrale della banchina (130 metri) ha un pescaggio massimo di 10,70 metri; Accosto n. 29 (est): - per navi di 225 metri di lunghezza il pescaggio massimo è di 10,7 metri; - per navi di 175 metri di lunghezza e lato sinistro in banchina il pescaggio massimo è di 11,0 metri.
ALTEZZA MEDIO MARE	3 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata e in andana
TIPO DI UTILIZZO	Pubblico
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	62 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	L'ormeggio in andana potrà essere autorizzato dall'Autorità Marittima, sentito il pilota di turno, dopo aver valutato il traffico e la tipologia di navi in entrata e in uscita dal porto Medio. Gli accosti alla banchina durante le ore notturne sono soggetti alle seguenti condizioni: - condizioni meteo favorevoli; 185 metri di lunghezza massima per le navi da carico che non trasportano merci pericolose; 150 metri di lunghezza massima per le navi che trasportano merci pericolose; - funzionamento dei fanali portuali, dell'impianto d'illuminazione portuale e degli eventuali impianti aggiuntivi posizionati lungo la suddetta banchina.

PORTO MEDIO

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosti nn. 25 e 26
DENOMINAZIONE BANCHINA	COSTA MORENA DIGA (TESTATA-RADICE)
LUNGHEZZA	525 metri
PESCAGGIO MASSIMO	12,19 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	3 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	In uso esclusivo per scarica carbone
TERMINALISTA	Enel produzione S.p.A.
AIR DRAFT MASSIMO	50 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito l'accosto di n. 2 navi affiancate in banchina che non superino la lunghezza complessiva di 465 mt. (esempio: una nave di 229 mt di lunghezza massima e una seconda nave di 236 mt di lunghezza massima). È consentito l'ormeggio anche ad unità ad esso non destinate, con gli oneri a carico del richiedente previsti dall'Autorità di Sistema Portuale MAM nell'atto di concessione all'uso rilasciato, nel caso in cui, in base alla programmazione redatta dal terminalista, l'ormeggio operativo della banchina in concessione dovesse risultare libero. Qualora dovesse giungere una nave destinata da programma presso il terminal, l'unità eventualmente ormeggiata dovrà liberare la banchina senza alcun onere per il concessionario. L'ormeggio nell'arco notturno è consentito solo con condizioni meteo marine favorevoli ritenute tali dal pilota di servizio e dal comandante della nave, alle seguenti ulteriori condizioni: • navi portarinfuse: fino a 185 mt; • navi petroliere: fino a 150 mt; • l'ormeggio in orario notturno presuppone obbligatoriamente il corretto funzionamento dei fanali portuali, dell'impianto d'illuminazione portuale e degli eventuali impianti aggiuntivi delle suddette banchine. Alla Banchina di Costa Morena Diga – Radice: • è consentito l'ormeggio solo con il lato dritto in banchina; • in presenza di nave ormeggiata in Testata, è necessario che la nave

	ormeggiata in Radice sia ad una distanza di 25 mt dalla banchina di Riva e ad una distanza di 25 mt dall'altra nave; Alla banchina di Costa Morena Testata: • La nave ormeggiata deve rientrare di almeno 10 mt rispetto l'angolo della banchina stessa.
--	--

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 24
DENOMINAZIONE BANCHINA	COSTA MORENA RIVA
LUNGHEZZA	300 metri
PESCAGGIO MASSIMO	12,19 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	3 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	In uso pubblico
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	48 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	L'accosto alla banchina è soggetto alle seguenti condizioni: 1. Durante le ore notturne: • condizioni meteo favorevoli; • 185 metri di lunghezza massima per le navi da carico che non trasportano merci pericolose; • 150 metri di lunghezza massima per le navi che trasportano merci pericolose. L'ormeggio presuppone obbligatoriamente il corretto funzionamento dei fanali portuali, dell'impianto d'illuminazione portuale e degli eventuali impianti aggiuntivi delle suddette banchine; • per le navi di lunghezza compresa tra 150 metri e 185 metri l'ormeggio è consentito quando è libera la banchina di Nuovo Sporgente accosto 22 o la banchina di Diga di Costa Morena accosto 25 e 26; 2. Navi da carico con lunghezza da 185 mt e fino a 230 metri, è consentito l'ormeggio/ disormeggio/shifting solo nelle ore diurne e con condizioni meteo marine favorevoli, con le seguenti limitazioni: • nave con lato sinistro in banchina: Banchina Nuovo Sporgente libera e Banchina Costa Morena Diga libera per

	almeno 150 metri dalla radice verso la testata; • nave con lato dritto in banchina: Banchina Nuovo sporgente libera per almeno 150 mt dalla radice verso la testata e Banchina Costa Morena Diga libera per almeno 280 metri dalla radice verso testata.
--	---

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 22
DENOMINAZIONE BANCHINA	NUOVO SPORGENTE DI COSTA MORENA
LUNGHEZZA	350 metri
PESCAGGIO MASSIMO	12,19 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	3 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	Accosto per navi gasiere
TERMINALISTA	COPEROIL s.r.l.
AIR DRAFT MASSIMO	48 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	L'accosto è riservato in via esclusiva alle navi gasiere destinate al concessionario lungo il tratto di banchina di 300 metri a partire dalla testata. È consentito l'ormeggio anche ad unità ad esso non destinate, con gli oneri a carico del richiedente previsti dall'Autorità di Sistema Portuale MAM nell'atto di concessione all'uopo rilasciato, nel caso in cui, in base alla programmazione degli arrivi delle unità gasiere, l'ormeggio operativo della banchina in concessione dovesse risultare libero. Qualora dovesse giungere una nave gasiera destinata al concessionario l'unità eventualmente ormeggiata dovrà liberare la banchina senza alcun onere per il concessionario. L'ormeggio nell'arco notturno è consentito solo con vento non superiore ai 15 nodi, alle seguenti condizioni: • lunghezza f.t. non superiore a 150 metri; • l'ormeggio in orario notturno presuppone obbligatoriamente il corretto funzionamento dei fanali portuali, dell'impianto d'illuminazione portuale e degli eventuali impianti aggiuntivi delle suddette banchine. Per le navi gasiere agli ormeggi con GT > 5.000 è obbligatoria l'assistenza di 1 (uno) rimorchiatore dalle ore 17.00 alle ore 08.00.

	Si fa inoltre obbligo alle navi gasiere ormeggiate, dell'assistenza di 1 (uno) rimorchiatore per tutta la durata delle manovre di ormeggio/disormeggio di altre navi mercantili nel bacino di Costa Morena, salvo che queste ultime non impieghino un rimorchiatore per la manovra stessa. Sono escluse le unità destinate ad uso locale e portuale. Tale obbligo decade qualora durante la manovra è presente il rimorchiatore in assistenza previsto per le navi gasiere con GT > 5.000 dalle ore 17.00 alle ore 08.00.
--	---

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 20 e n. 21
DENOMINAZIONE BANCHINA	PROLUNGAMENTO NUOVO SPORGENTE DI COSTA MORENA
LUNGHEZZA	245 metri
PESCAGGIO MASSIMO	12,5 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	3 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata e in andana
TIPO DI UTILIZZO	In uso pubblico
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	48 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	Nel suddetto tratto di banchina potranno ormeggiare navi da carico e portarinfuse qualora vengano rispettate le condizioni di sicurezza fissate dall'Autorità di Sistema Portuale con il "Regolamento per la movimentazione dei carichi solidi alla rinfusa".

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 19 (A - B - C - D)
DENOMINAZIONE BANCHINA	PROLUNGAMENTO NUOVO SPORGENTE DI COSTA MORENA – LATO TERRARE
LUNGHEZZA BANCHINA	255 metri
LUNGHEZZA PONTILE	200 metri
PESCAGGIO MASSIMO	12,5 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,60 metri le rampe, 3,00 metri la banchina e 4,00 metri il pontile.
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Affiancato al pontile a briccole per i PO B e C. In andana per i PO A e D.
TIPO DI UTILIZZO	In uso pubblico per navi traghetto passeggeri, RO-RO ed unità veloci
TERMINALISTA	//

AIR DRAFT MASSIMO	48 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	All'accosto n. 19 possono ormeggiare navi di lunghezza massima pari a 250 metri. L'ormeggio al PO A è subordinato agli ormeggi programmati all'accosto n. 18. L'ormeggio ai PO A e D dovrà avvenire esclusivamente con condizioni meteo marine favorevoli, previo posizionamento di appositi distanziatori (tipo Yokohama Fender).

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 18 e n. 17
DENOMINAZIONE BANCHINA	COSTA MORENA TERRARE
LUNGHEZZA	80 metri (rampa) + 150 metri per affiancamento
PESCAGGIO MASSIMO	9 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	La rampa risulta avere un'altezza di 1,60 metri.
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata e in andana
TIPO DI UTILIZZO	In uso pubblico per navi traghetto passeggeri, ro-ro e unità veloci
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	50 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	L'accosto è consentito a n. 2 (due) navi affiancate, previo posizionamento di appositi distanziatori (tipo Yokohama Fender). Nel caso in cui la nave ormeggiata all'accosto 18 debba partire prima della nave ormeggiata all'accosto 17, l'Autorità Marittima potrà autorizzare – sentito il pilota di turno - la manovra di disormeggio dall'accosto 18, a condizione che la nave dell'accosto 17, con pilota a bordo, si sposti per lasciare sufficiente spazio di manovra. L'ormeggio affiancato presso l'accosto n. 18 con vento forza 7 (28 – 33 nodi) e oltre della scala Beaufort, anche con raffiche, proveniente dal quadrante settentrionale di nordovest (IV) è consentito con l'obbligo di impiego di almeno 1 (uno) rimorchiatore portuale. L'accosto al n. 17 in andana è consentito a n. 1 unità con vento fino a forza 7 (28-33 nodi) della scala Beaufort, anche con raffiche, proveniente dai quadranti settentrionali (I e IV), con obbligo di assistenza di almeno 1 (uno) rimorchiatore portuale. Con previsioni di vento forza 8 e

	oltre della scala Beaufort (34 – 40 nodi) proveniente dai quadranti settentrionali, l'ormeggio non è consentito.
--	--

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 15
DENOMINAZIONE BANCHINA	TERRARE PUNTA
LUNGHEZZA	60 metri (rampa)
PESCAGGIO MASSIMO	9 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	La rampa risulta avere un'altezza di 1,60 metri.
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata e in andana
TIPO DI UTILIZZO	In uso pubblico per navi traghetto passeggeri, ro-ro e unità veloci
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	45 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	L'accosto è consentito di punta per navi traghetto di lunghezza massima pari a 220 metri. L'accosto in andana è consentito a n. 1 (una) unità in andana con vento fino forza 7 (28-33 nodi) della scala Beaufort, anche con raffiche, proveniente dai quadranti settentrionali (I e IV), con obbligo di assistenza di almeno 1 (uno) rimorchiatore portuale. Con previsioni di vento forza 8 e oltre della scala Beaufort (34 – 40 nodi) proveniente dai quadranti settentrionali, l'ormeggio non è consentito.

PORTO INTERNO

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 14
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA MONTECATINI
LUNGHEZZA	390 metri
PESCAGGIO MASSIMO	10,50 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,60 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata e in andana
TIPO DI UTILIZZO	Principalmente in uso pubblico per navi traghetto passeggeri, Ro-Ro, unità veloci, yachts, supply vessels e navi da crociera.
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	62 metri sul livello medio mare.
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito solo l'ormeggio di nave affiancata e in andana. L'ormeggio in andana sarà consentito esclusivamente qualora non pregiudichi le manovre di uscita di altre unità navali già ormeggiate presso altre banchine del Seno di Levante.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 13
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA PUNTO FRANCO
LUNGHEZZA	285 metri
PESCAGGIO MASSIMO	8 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,70 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	Principalmente in uso pubblico per navi traghetto passeggeri, Ro-Ro, unità veloci, yachts, supply vessels e navi da crociera.
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	50 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito solo l'ormeggio di nave affiancata. Possono ormeggiare navi da carico non superiori a 215 metri di lunghezza. Per navi da carico di lunghezza superiore a 150 metri è consentito l'ormeggio/disormeggio solo nelle ore diurne e con condizioni meteo marine favorevoli. Nel tratto di 200 metri a partire dallo spigolo radice verso la testata è consentita la sosta per il solo tempo necessario alla conclusione delle operazioni di sbarco del pescato e sempre pronta a muovere.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 12
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA FELTRINELLI
LUNGHEZZA	340 metri
PESCAGGIO MASSIMO	• 5 metri per il tratto di banchina di 120 metri dalla Banchina ex Cantiere Deflo; • 7 metri per il tratto di banchina di 100 metri dalla banchina Punto Franco; • 5,50 metri per il restante tratto centrale di 120 metri di banchina.
ALTEZZA MEDIO MARE	1,70 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	Ad uso privato (CAMER) e pubblico. Principalmente destinata alla sosta di unità da pesca ad esclusione del tratto in concessione alla società CAMER. L'ormeggio presso la stazione di rifornimento carburante è consentito per il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni stesse.
TERMINALISTA	Concessionaria la ditta CAMER: 30 metri di banchina per rifornimento carburante
AIR DRAFT MASSIMO	50 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito solo l'ormeggio di nave affiancata. È FATTO OBBLIGO alle unità da pesca, durante l'ormeggio, ad avere i divergenti rientrati al fine di permettere l'ormeggio c.d. "a pacchetto" di altre unità da pesca.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 11
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA EX CANTIERE DEFLO
LUNGHEZZA	235 metri
PESCAGGIO MASSIMO	1.50 mt
ALTEZZA MEDIO MARE	1 metro
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	Ad uso pubblico
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	50 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito solo l'ormeggio di nave affiancata.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 10
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA NUOVA RAMPA TRAGHETTI
LUNGHEZZA	150 metri

PESCAGGIO MASSIMO	5,20 mt
ALTEZZA MEDIO MARE	1,70 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	Principalmente in uso pubblico per navi traghetto passeggeri, ro-ro, unità veloci, yachts, supply vessels e navi da crociera.
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	50 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito solo l'ormeggio di nave affiancata. Nel caso in cui la manovra di evoluzione dovesse essere effettuata obbligatoriamente nell'area prospiciente la banchina Nuova Rampa Traghetti, è consentito l'accosto a navi di lunghezza fuori tutto non superiore a 140 metri. È obbligatorio l'uso di n. 1 (uno) rimorchiatore per l'ormeggio di navi aventi lunghezza superiore a 100 metri. Tale obbligo è da intendersi valido anche per navi di lunghezza inferiore a 100 metri qualora non dotate di <i>bow thruster</i>. Alla partenza non vige l'obbligo di impiego di almeno n. 1 (uno) rimorchiatore per le navi dotate di <i>bow thruster</i>.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosti nn. 8 e 9
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA VECCHIA RAMPA TRAGHETTI
LUNGHEZZA	140 metri
PESCAGGIO MASSIMO	4,90 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,80 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	Principalmente in uso pubblico per navi traghetto passeggeri, ro-ro, unità veloci, yachts, supply vessels e navi da crociera.
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	50 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito solo l'ormeggio di nave affiancata e in andana. Nel caso in cui la manovra di evoluzione dovesse essere effettuata obbligatoriamente nell'area prospiciente la banchina Vecchia Rampa Traghetti, è consentito l'accosto a navi di lunghezza non superiore a 140 metri. Una seconda nave può affiancarsi con l'utilizzo di distanziatori (tipo Yokohama

	fenders), a condizione che la banchina Feltrinelli (accosto n. 12) sia libera da altre navi ivi ormeggiate. È obbligatorio l'uso di n. 1 (uno) rimorchiatore portuale in assistenza per l'ormeggio di navi aventi lunghezza superiore a 100 metri. Tale obbligo è da intendersi valido anche per navi di lunghezza inferiore a 100 metri qualora non dotate di <i>bow thruster</i>. Alla partenza non vige l'obbligo del rimorchiatore per le navi dotate di <i>bow thruster</i>.
--	---

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosti nn. 6 e 7
DENOMINAZIONE BANCHINA	STAZIONE MARITTIMA E CARBONIFERA
LUNGHEZZA	350 metri, dal varco della Stazione Marittima all'angolo della Banchina Vecchia Rampa.
PESCAGGIO MASSIMO	Stazione Marittima: 7,50 metri; Banchina Carbonifera: 8,30 metri. Con l'utilizzo di n. 2 (due) distanziatori (tipo pontoni) è possibile prevedere l'ormeggio di unità con pescaggio fino a 9 metri.
ALTEZZA MEDIO MARE	Stazione Marittima: 1,80 metri; Banchina Carbonifera: 1,30 metri.
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata e in andana
TIPO DI UTILIZZO	Principalmente in uso pubblico per navi traghetto passeggeri, Ro-Ro, unità veloci, yachts, supply vessels e navi da crociera.
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	62 metri sul livello medio mare
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito l'ormeggio in andana alle navi di lunghezza non superiore a 120 metri per Carbonifera Nord e di 100 metri per Carbonifera Sud alle seguenti condizioni: • che nel tratto di banchina di Punto Franco prospiciente l'ormeggio di punta non vi siano ormeggiate altre navi; • condizioni meteomarine favorevoli giudicate tali dal Comandante della nave e dal pilota di turno, previa consultazione con l'Autorità Marittima.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 5
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA DOGANA
LUNGHEZZA	180 metri dalla Banchina Centrale sino al varco della Stazione Marittima.

PESCAGGIO MASSIMO	4,50 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,20 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	Ad uso privato e pubblico.
TERMINALISTA	Concessionario: STP: 30 metri di banchina (vedi stralcio planimetrico). Concessionario: Salento Yachting Terminal: 150 metri di banchina (vedi stralcio planimetrico).
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: Limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	//

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 4
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA CENTRALE
LUNGHEZZA	320 metri
PESCAGGIO MASSIMO	Primi 150 metri a partire dallo spigolo della banchina "Montenegro": 2,60 metri Restanti 170 metri: 4,50 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,20 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata/andana
TIPO DI UTILIZZO	Ad uso privato e pubblico.
TERMINALISTA	36 metri di banchina destinate all'ormeggio della motobarca del Servizio Trasporti Pubblici.
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: Limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	È consentito l'ormeggio: • affiancato; • in andana per unità di lunghezza massima di 40 metri.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 3
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA MONTENEGRO
LUNGHEZZA	80 metri
PESCAGGIO MASSIMO	4,50 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,20 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata.
TIPO DI UTILIZZO	Ad uso pubblico.
TERMINALISTA	Concessionario: Ditta 2P S.r.l. per rifornimento carburante.
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: Limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	L'intero tratto di banchina è riservato alle unità navali che devono effettuare operazioni di rifornimento carburante dai distributori ubicati sulla banchina

	medesima. La sosta all'ormeggio delle richiamate unità a detta banchina è consentita per il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni di rifornimento.
--	---

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 2
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA SCIABICHE
LUNGHEZZA	260 metri
PESCAGGIO MASSIMO	4,50 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1,20 metri
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata e in andana
TIPO DI UTILIZZO	Ad uso privato (Associazione Le Sciabiche e ATS) e pubblico.
TERMINALISTA	Associazione Le Sciabiche: 47 metri di banchina; Società ATS: 164,2 metri di banchina.
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	Il tratto di banchina compreso tra la fine della concessione ATS e lo spigolo della Banchina Montenegro è destinato al libero transito delle unità di diporto.

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 1
DENOMINAZIONE BANCHINA	STAZIONE RIMORCHIATORI
LUNGHEZZA	125 metri
PESCAGGIO MASSIMO	5 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1 metro
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata/andana
TIPO DI UTILIZZO	Ormeggio dei Rimorchiatori Barretta
TERMINALISTA	Concessionario: Impresa Fratelli Barretta: 100 metri di banchina.
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: Limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	Ad uso esclusivo del concessionario

NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 1A
DENOMINAZIONE BANCHINA	BANCHINA AMMIRAGLIO MILLO – MONUMENTO AL MARINAIO (BORGO CASALE)
LUNGHEZZA	380 metri
PESCAGGIO MASSIMO	2 metri
ALTEZZA MEDIO MARE	1 metro
TIPOLOGIA DI ORMEGGIO	Nave affiancata

TIPO DI UTILIZZO	Ad uso privato e pubblico
TERMINALISTA	//
AIR DRAFT MASSIMO	49 metri: Limite generale insistente sull'intero porto
NOTE – LIMITAZIONI - DIVIETI	Sono fruibili i primi 185 metri a partire dalla fermata della Motobarca STP fino agli archi di entrata nel piazzale del Monumento al marinaio. La restante porzione di banchina è INTERDETTA all'ormeggio ed alla sosta se non preventivamente autorizzata dalla Capitaneria di porto di Brindisi.

NOTA BENE:

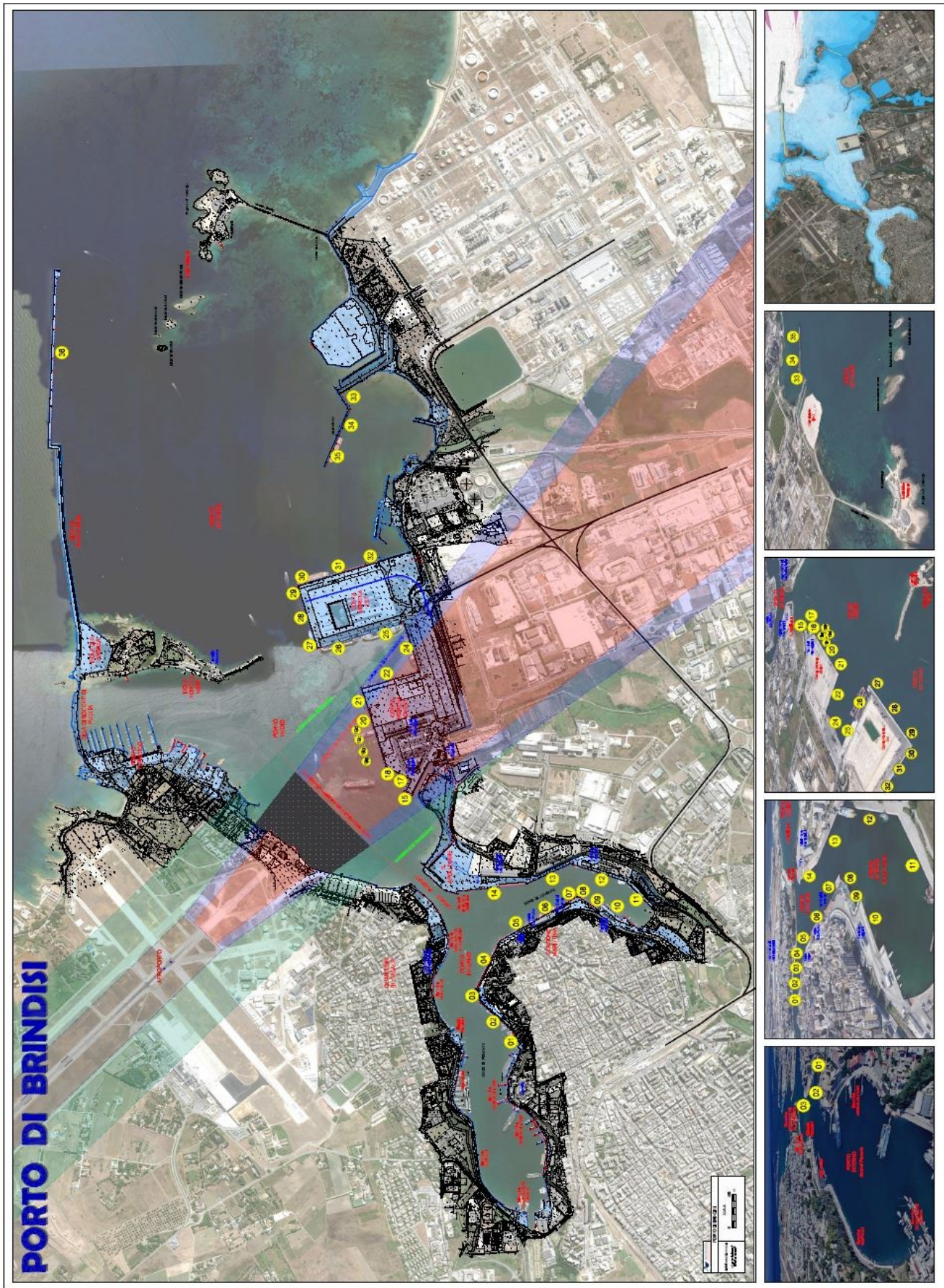
La disciplina di cui al presente Regolamento, qualora subentrino elementi di informazioni non nello stesso previsti ed afferenti alla sicurezza della navigazione e portuale, potrà essere oggetto di ulteriori valutazioni e diverse determinazioni da parte dell'Autorità Marittima di Brindisi.

AVVERTENZE

L'aggiornamento dei fondali all'interno del porto viene effettuato sulla scorta degli elementi forniti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale e devono essere resi noti, ufficialmente, alla Capitaneria di Porto di Brindisi, alla Corporazione Piloti del porto di Brindisi ed all'Istituto Idrografico della Marina.

Le altezze delle banchine, in metri, sono riferite al livello medio del mare (l.m.m.).

L'Air Draft indicato nella presente ordinanza è stato comunicato dal Distaccamento Aeroportuale della Aeronautica Militare.





Da inviare a / to send to
 Capitaneria di Porto di Brindisi
so.cpbrindisi@mit.gov.it
nostromi.cpbrindisi@mit.gov.it
as.cpbrindisi@mit.gov.it
 - Ufficio di Polizia di Frontiera
eubinsea.br@poliziadistato.it
polmare.br@poliziadistato.it
 Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale
protocollo@adspmam.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI

COMUNICAZIONE DI ACCOSTO

Il/la Sottoscritto/a (The Undersigned) _____ (Documento di riconoscimento in allegato (Proof of identity attached)) in qualità di Comandante dell'unità denominata (in their capacity as Captain of the unit named) _____, reperibile al numero di telefono (reachable at the phone number) _____, dichiaro che quanto segue è conforme alla realtà ai così come disposto dall'art. 76 D.P.R. 445/2000 (i declare that the following is true and accurate as set forth by Article 76 of Presidential Decree (D.P.R.) 445/2000.):

- UNITA'
 Numero di Iscrizione (*Registration number*) _____
 Porto di Iscrizione (*port of registry*) _____
- BANDIERA (*Flag*) _____
- LFT (*Lenght*) _____ metri – Pescaggio (*draft*) _____ metri
- UNITA' A VELA (*Sailing boat*) SI/yes ☐ - NO ☐
 NUMERO ALBERI (*N° of trees*) _____
 POTENZA MOTORE AUSILIARIO (*Auxiliary motor power*) _____
- UNITA' A MOTORE (*Vessel propeller by engine*) SI/yes ☐ - NO ☐
 POTENZA MOTORE (*Engine power*) _____
- LICENZA DI NAVIGAZIONE (*Navigation license*) _____
 NUMERO (*number*) _____
 DATA DI RILASCIO (*date of issue*) _____
- CERTIFICATO DI SICUREZZA (ENTE CHE LO RILASCIATA) (*Safety certificate (issued by)*) _____
 NUMERO (*number*) _____
 DATA E SCADENZA (*date of issue and expiry*) _____
- ESTREMI POLIZZA ASSICURAZIONE R.C. - RILASCIATA DA: (*insurance contract issued by*) _____
 DATA DELLA POLIZZA (*issued date*) _____
 SCADENZA DELLA COPERTURA (*expiry date*) _____
 NUMERO (*number of contract*) _____
- Commercial Yacht ☐ - Pleasure Yacht ☐

- PORTO BASE / PORTO ABITUALE RICOVERO O RIMESSAGGIO (*Home port*) _____

- CONDUTTORE / COMANDANTE (*Master's Name*) _____
 DATI ANAGRAFICI completi (date of birth, when) _____
 NAZIONALITA' (*nationality*) _____
 ESTREMI PATENTE NAUTICA (*id. number*) _____
 INDIRIZZO (*address*) _____
 RECAPITO TELEFONICO (*mobile number*) _____

- PROPRIETARIO (GENERALITA' complete) (*shipowner*) _____
 DATI ANAGRAFICI completi (date of birth, when) _____
 NAZIONALITA' (*nationality*) _____
 ESTREMI PATENTE NAUTICA (*id. number*) _____
 INDIRIZZO (*address*) _____
 RECAPITO TELEFONICO (*mobile number*) _____

- ARMATORE (GENERALITA' complete) (*company that manage the boat*) _____
 DATI ANAGRAFICI completi (date of birth, when) _____
 NAZIONALITA' (*nationality*) _____
 ESTREMI PATENTE NAUTICA (*id. number*) _____
 INDIRIZZO (*address*) _____
 RECAPITO TELEFONICO (*mobile number*) _____

- NUMERO DI PERSONE A BORDO (*Number of people on board*) _____
 NOMINATIVI, NAZIONALITA' E DATA DI NASCITA (*Name, Nationality and date of birth*):

- DATA E ORA DI ARRIVO (*Date and time of arrival*) _____
- PORTO DI PROVENIENZA (*Last port of call*) _____
- DATA E ORA DI PARTENZA (*Date and time of departure*) _____
 PORTO DI DESTINAZIONE (*Next port*) _____

Il/la sottoscritto/a dichiara sotto la propria responsabilità ai sensi degli articoli 46 e 47 D.P.R. 445/2000, consapevole delle sanzioni anche penali in cui può incorrere in caso di dichiarazioni false o mendaci o di esibizione di atto falso o contenente dati non più corrispondenti alla verità, così come disposto dall'art. 76 D.P.R. 445/2000. (The Undersigned declares under their own responsibility pursuant to Articles 46 and 47 of Presidential Decree (D.P.R.) 445/2000, aware of the penalties, including criminal penalties, that may be incurred in the event of false or untruthful statements, or the presentation of a false document or one containing data that no longer corresponds to the truth, as set forth by Article 76 of Presidential Decree (D.P.R.) 445/2000.)

La presente comunicazione NON assolve in nessun modo alle ulteriori formalità previste per tutte le unità provenienti da paesi Extra-Schengen, da svolgersi presso gli Uffici della Polizia di Frontiera.

This communication does NOT in any way comply with the additional formalities required for all units coming from non-Schengen countries, to be carried out at the Border Police Offices.

DATA (*date*) _____

FIRMA (*Signature*) _____