



CAPITANERIA DI PORTO DI RAVENNA

REGOLAMENTO PER LA NAVIGAZIONE, LA SOSTA, GLI ACCOSTI E LA PRECEDENZA NEGLI STESSI DELLE NAVI E DEI GALLEGGIANTI NEL PORTO DI RAVENNA

(Approvato con Ordinanza n. 35/2011, del 04.04.2011)

Edizione APRILE 2011

ELENCO VARIANTI

N°	N. Ordinanza che approva la variante	Firma della persona che ha eseguito la variante	Data
1	87/2011		13.07.2011
2	118/2011		06.09.2011
3	134/2011		03.11.2011
4	118/2012		05.12.2012
5	85/2014		02.10.2014
6	42/2015		28.05.2015
7	14/2016		08.04.2016
8	9/2017		08/02/2017
9	71/2017		27/07/2017
10	07/2018		20/02/2018
11	04/2019		16.01.2019
12	27/2019		17.04.2019
13	60/2019		26.09.2019
14	15/2020		14.05.2020
15	06/2021		04.02.2021
16	130/2021		05.11.2021
17	55/2022		04.05.2022
18	108/2022		10.08.2022
19	142/2022		10.11.2022

INDICE

GENERALITÀ

- Art. 1 - Scopo del Regolamento
- Art. 2 - Definizioni
- Art. 3 - Campo di applicazione
- Art. 4 - Navi e galleggianti soggetti alla regolamentazione
- Art. 5 - Rinvio a disposizioni particolari
- Art. 6 - Sinistri, danni, eventi di rilievo
- Art. 7 - Obblighi e divieti
- Art. 8 - Suddivisione delle norme

CAPO I

NORME RELATIVE ALLE NAVI SOGGETTE ALL'OBBLIGO DI PILOTAGGIO

- Art. 9 - Navigazione e movimento
- Art. 10 - Pescaggi e dimensioni massime delle navi
- Art. 11 - Obbligo di rimorchio
- Art. 12 - Tonneggio
- Art. 13 - Manovre di ingresso/uscita delle navi e dei galleggianti non autopropulsi
- Art. 14 - Evoluzioni, incroci, sorpassi, precedenza
- Art. 15 - Obblighi durante la navigazione nell'ambito portuale
- Art. 16 - Obblighi negli ormeggi
- Art. 17 - Divieti
- Art. 18 - Operazioni di bunkeraggio, allibo, ritiro rifiuti e trasbordo merci
- Art. 19 - Presenza minima dei componenti l'equipaggio a bordo delle navi in sosta in porto

CAPO II

NORME RELATIVE ALLE NAVI NON SOGGETTE ALL'OBBLIGO DI PILOTAGGIO

- Art. 20 - Navigazione e movimento
- Art. 21 - Divieti
- Art. 22 - Obblighi durante la navigazione
- Art. 23 - Obblighi negli ormeggi
- Art. 24 - Incroci e sorpassi – Precedenze

Art. 25 - Avamporto di Ravenna - Disciplina della navigazione nel tratto di canaletta navigabile

Art. 26 - Disciplina della navigazione delle unità da diporto negli specchi acquei dell'Avamporto

CAPO III

NORME RELATIVE AGLI ACCOSTI ED ALLE PRECEDENZE

Art. 27 – Programmazione degli accosti

Art. 28 – Precedenza negli accosti

Art. 29 - Lavori di manutenzione a bordo di navi ormeggiate

Art. 30 – Condizioni di sicurezza delle banchine, calate e pontili

Art. 31 - Deroghe

ALLEGATI

ALLEGATO N° 1: DIMENSIONI E PESCAGGI MASSIMI DELLE NAVI AMMESSE ALL'ACCOSTO

ALLEGATO N° 2: DICHIARAZIONE DI MANLEVA EX ART. 13

ALLEGATO N° 3: PLANIMETRIA DELL'AVAMPORTO – MANOVRE UNITA' DA DIPORTO

GENERALITÀ

Art. 1 - Scopo del Regolamento

Scopo del presente Regolamento è quello di disciplinare:

- 1) la navigazione delle navi e dei galleggianti, comprese le unità da pesca e da diporto, nell'ambito portuale di Ravenna;
- 2) gli accosti delle predette unità nell'ambito portuale suddetto e nella rada di Ravenna;
- 3) Le precedenzae negli accosti, nelle manovre, nella navigazione nei canali del Porto di Ravenna. La loro particolare disciplina è determinata dalle particolari condizioni idrografiche, morfologiche ed organizzative del porto, e non entra in contrasto con il principio stabilito dall'art. 62 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione (parte marittima), al quale occorre sempre riferirsi in tutti i casi in cui si verifichi parità di situazione tra le specialità disciplinate nelle norme che seguono.

Art. 2 - Definizioni

Rada – zona di mare circolare antistante l'imboccatura del porto di Ravenna, avente raggio di 5 (cinque) miglia marine e centro nel punto avente coordinate Lat. 44°29'00"N Long. 012°25'00"E, con l'esclusione delle aree vietate alla navigazione. La definizione geografica sopra riportata rileva ai fini dell'applicazione della disciplina dei servizi portuali, della polizia amministrativa e delle precedenzae negli accosti. Si considerano arrivate nella rada del porto di Ravenna tutte le navi che danno fondo, con esclusione delle zone dove non è ammesso l'ancoraggio, o comunque stazionano nella zona di mare sopra definita.

Avamporto - zona racchiusa tra le dighe foranee (Nord e Sud), e compresa tra l'imboccatura delle stesse e la costa. All'interno dell'Avamporto insistono:

- una Canaletta Navigabile, compresa tra le testate delle Dighe Foranee e le testate dei Moli Guardiani, e delimitata da 4 (quattro) boe (due di colore rosso e due di colore verde, dotate di segnali luminosi). Tale canaletta è caratterizzata da fondali idonei a garantire l'entrata e l'uscita delle navi aventi i massimi pescaggi definiti nel presente Regolamento;
- un Bacino di Evoluzione dell'Avamporto, delimitato, a nord e a sud, da due boe (rispettivamente una di colore verde ed una di colore rosso, dotate di segnali luminosi).

Porto – composto dagli specchi acquei navigabili del Canale Candiano (compreso tra l'imboccatura dei Moli Guardiani - Nord e Sud - e la Darsena di Città), del Canale Baiona (compreso tra la confluenza con il Canale Candiano e il Ponte stradale) e del Canale Piomboni (a partire dalla confluenza con il Canale Candiano, comprende gli specchi acquei della "Piallassa Piomboni" dragati e dotati di banchine o altre attrezzature idonee all'ormeggio di navi e/o galleggianti. Il Canale Piomboni è suddiviso in Ramo di Ponente e Ramo di Levante).

Bacini di evoluzione – all'interno del porto e dell'avamposto esistono i seguenti bacini per l'evoluzione delle navi:

- Bacino dell'Avamposto, come sopra definito;
- Bacino PIR, compreso tra la curva di Marina di Ravenna e la confluenza con il Canale Baiona;
- Bacino Piomboni, compreso tra il Canale Candiano e la confluenza del Canale Piomboni;
- Bacino Nadep, ubicato in corrispondenza del tratto terminale del ramo di ponente del Canale Piomboni;
- Bacino Trattaroli, compreso tra la penisola "Manhattan" e le banchine del "Largo Trattaroli";
- Bacino S. Vitale, antistante le darsene di "S. Vitale";
- Bacino Darsena di Città, antistante la banchina "Ponente" della Darsena di Città.

Prodotti Infiammabili: ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, si intendono quei prodotti che hanno la caratteristica di infiammabilità e si distinguono nelle seguenti categorie:

- Categoria "A": liquidi i cui vapori possono dare luogo a scoppio, aventi un punto di infiammabilità inferiore a 21°C;
- Categoria "B": liquidi infiammabili aventi un punto di infiammabilità compreso tra 21°C e 65°C;
- Categoria "C": liquidi combustibili aventi un punto di infiammabilità da oltre 65°C fino a 125°C compreso; oli minerali lubrificanti con punto di infiammabilità superiore a 125°C; liquidi con punto di infiammabilità inferiore a 65°C ma non sotto i 55°C e distillato inferiore al 2% vol. a 150°C

Art. 3 - Campo di Applicazione

Le norme contenute nel presente Regolamento si applicano alle navi ed ai galleggianti che navigano e stazionano negli specchi acquei della rada, dell'avamposto e del porto di Ravenna, nonché alle navi e galleggianti che ormeggiano agli accosti operativi del Terminale Marino Enel.

Art. 4 - Navi e galleggianti soggetti alla regolamentazione

- 4.1. Le norme contenute nel presente Regolamento devono essere osservate da tutte le navi ed i galleggianti (come definiti dall'articolo 136 del Codice della Navigazione), comprese le navi militari che navigano o sostano nelle zone indicate nel precedente articolo 2.
- 4.2. Negli articoli seguenti, quando non diversamente specificato, la parola "Nave" indica sia le navi che i galleggianti come sopra definiti.

Art. 5 - Rinvio a disposizioni particolari

- 5.1. Le norme contenute nel presente Regolamento sono integrate con quelle relative:
- a) all'entrata ed alla navigazione nell'ambito portuale nonché alla sosta in porto o in rada di navi adibite a traffici particolari (navi con merci pericolose, navi cisterna vuote non degassificate, ecc.);
 - b) all'esecuzione di lavori a bordo con uso di fonti termiche;
 - c) alle operazioni di bunkeraggio e di allibo;
 - d) alla disciplina locale dei servizi tecnico-nautici, dell'avvisatore marittimo, dei servizi di battellaggio, antinquinamento portuale, ritiro e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi in porto ed in rada, e del servizio integrativo antincendio;
 - e) al "Piano Operativo di pronto intervento locale contro gli inquinamenti marini da idrocarburi ed altre sostanze nocive del Compartimento Marittimo di Ravenna" – Parte V – Procedure per accogliere le "navi in pericolo" nel "Luogo Rifugio" del porto di Ravenna.

Art. 6 – Sinistri, Danni, Eventi di rilievo

- 6.1. La nave che, in porto, avamposto o rada, arrechi danno alle attrezzature, ad opere portuali o ad altre navi, ovvero che riporti avarie che la costringano a fermarsi, o che registri a bordo qualsiasi evento di rilievo deve darne immediato avviso, via radio VHF (Ch 16) o attraverso altro sistema di comunicazione idoneo, alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto, rimanendo in costante contatto per attenersi a tutte le disposizioni che potranno essere impartite dalla medesima Capitaneria di Porto.

Art. 7 – Obblighi e divieti

- 7.1. Attenersi a quanto previsto dall'Ordinanza 32/2022 del 32.03.2022 che istituisce lo Schema di Separazione del Traffico.
- 7.2. Tutte le navi hanno l'obbligo di comunicare, in lingua italiana o in lingua inglese, via radio VHF (Ch 16) alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto:
- a) Navi in arrivo
 - l'ora del passaggio al traverso delle dighe foranee, ovvero l'ora e le coordinate del punto di fonda in rada;
 - l'ora di ormeggio in banchina e la denominazione della stessa;
 - b) Navi in partenza
 - l'ora di disormeggio dalla banchina;
 - l'ora del passaggio al traverso delle dighe foranee e la destinazione;
 - c) Navi in movimento
 - l'ora di disormeggio dalla banchina;
 - l'ora di ormeggio presso la banchina di destinazione e la denominazione della stessa.

7.3. Le navi che intendono avvalersi delle semplificazioni, di cui al decreto ministeriale 27 aprile 2017, devono inserire la dichiarazione di "porto base", in calce alla nota di informazioni ex articolo 179 codice della navigazione ed alla comunicazione di accosto.

La navigazione nel porto di Ravenna delle predette unità navali potrà avvenire esclusivamente da/per la banchina indicata nella nota di accosto.

Nel caso in cui emerga l'esigenza di attraccare a diversa banchina, sarà necessario istruire apposita pratica di movimento contenuta nel sistema PMIS2.

Art. 8 - Suddivisione delle norme

Per maggior chiarezza di esposizione e facilità di consultazione, il presente Regolamento viene suddiviso in:

Capo I: norme relative alla navigazione delle navi soggette all'obbligo di pilotaggio nel porto di Ravenna;

Capo II: norme relative alla navigazione delle navi non soggette all'obbligo di pilotaggio nel porto di Ravenna;

Capo III: norme relative agli accosti ed alla precedenza negli stessi.

CAPO I

NORME RELATIVE ALLE NAVI SOGGETTE ALL'OBBLIGO DI PILOTAGGIO NEL PORTO DI RAVENNA

Art. 9 - Navigazione e movimento

- 9.1 Ai fini dell'organizzazione del traffico navale nel porto di Ravenna le navi ed i galleggianti devono essere inseriti nella programmazione giornaliera degli accosti redatta dalla Capitaneria di porto, secondo le procedure di cui al successivo Capo III.
- 9.2 La nave che, per qualsiasi motivo, non può iniziare la navigazione o il movimento all'orario stabilito deve darne avviso, via radio VHF - canale 16, alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto ed attendere disposizioni. Per l'organizzazione del traffico navale in ambito portuale, durante la permanenza nella rada, le navi devono tenersi in ascolto radio continuo sui canali VHF 12/16.

Art. 10 - Pescaggi e dimensioni massime delle navi

- 10.1. Considerata l'altezza degli elettrodotti che attraversano il Canale Candiano, l'accesso nel porto di Ravenna è consentito alle navi di altezza massima (*maximum air draught*: distanza verticale tra la linea di galleggiamento ed il punto più alto della nave, antenne comprese) non superiore ai 55 metri. Detta limitazione non si applica alle navi destinate all'ormeggio nel tratto di Canale Candiano compreso tra l'imboccatura del porto ed il Largo Trattaroli e nel Canale Piomboni.
- 10.2. Tenuto conto della configurazione spaziale, dell'assetto strutturale, del battente d'acqua disponibile e della larghezza dei canali del porto di Ravenna, le dimensioni ed i pescaggi massimi delle navi ammesse agli accosti sono contenuti nell'Allegato 1.
- 10.3. Ai fini dell'applicazione delle norme contenute nel presente Regolamento, la navigazione in ore notturne ha inizio trenta minuti dopo il tramonto del sole (tramonto) e termina trenta minuti prima del sorgere del medesimo (alba);
- 10.4. le navi in ingresso nel porto di Ravenna che per il loro pescaggio sono soggette, durante la manovra di ingresso a marea favorevole (>0 sul livello medio mare), devono iniziare le operazioni di sbarco delle merci appena ultimate le operazioni di ormeggio, per motivi di sicurezza della navigazione.

Art.11 Obbligo di rimorchio

Tenuto conto della configurazione spaziale e delle caratteristiche del porto di Ravenna, per motivi di sicurezza, l'uso dei rimorchiatori è obbligatorio nei seguenti casi:

- a) Per navi con pescaggio superiore a 9,65 metri – almeno 2 rimorchiatori;
- b) Per navi di lunghezza superiore a 150 e larghezza superiore a 24 metri, dirette e/o provenienti al/dal canale Piombone - almeno 2 rimorchiatori;
- c) Per navi dirette e/o provenienti alle/dalle banchine Fassa e ex Adriatank, che eseguono navigazione di poppa – almeno 1 rimorchiatore;
- d) Per navi passeggeri dirette/provenienti al/dal Molo Crociere, con vento di intensità superiore a 20 nodi – almeno 2 rimorchiatori con potenza di tiro superiore a 50 ton (se la nave ha lunghezza inferiore a metri 100 – almeno 1 rimorchiatore);
- e) Per navi che eseguono movimento in porto, in periodo notturno, con pescaggio compreso tra 8,90 e 9,45, di lunghezza sino a 230 metri – almeno 3 rimorchiatori (se la lunghezza della nave è inferiore a 200 metri – almeno 2 rimorchiatori);
- f) Per navi provenienti da cantieri navali, che hanno eseguito lavori di manutenzione agli apparati di propulsione – almeno 1 rimorchiatore;
- g) Per navi che trasportano merci infiammabili e/o tossiche alla rinfusa (allo stato liquido e/o gassoso) – almeno 2 rimorchiatori (se la lunghezza della nave non supera i 120 metri e la stazza lorda non supera 1600 tonnellate – almeno 1 rimorchiatore);
- h) Per navi che hanno trasportato merci infiammabili e/o tossiche (allo stato liquido e/o gassoso) e non siano state degassificate – almeno 1 rimorchiatore (sono esentate dal presente obbligo le navi di lunghezza inferiore a 120 metri e le navi la cui stazza lorda non supera 1600 tonnellate);

Art. 12 - Tonneggio

Per il movimento o il tonneggio lungo banchina la Capitaneria di Porto può imporre l'uso dell'apparato motore o, se necessario, di uno o più rimorchiatori portuali.

Art. 13 - Manovre di ingresso/uscita delle navi e dei galleggianti non autopropulsi

- 13.1. Le manovre di ingresso/uscita di navi o di galleggianti non autopropulsi nel porto di Ravenna dovranno avvenire con l'osservanza delle seguenti condizioni generali, a prescindere dalla stazza e pescaggio del rimorchiatore d'altura e dell'elemento rimorchiato:
 - 13.1.1. in ore diurne ed in presenza di condizioni meteomarine favorevoli e buona visibilità;
 - 13.1.2. con la presenza di uno o più piloti a bordo (a giudizio del pilota ed in relazione a dimensioni e caratteristiche del rimorchiatore d'altura e dell'elemento rimorchiato);
 - 13.1.3. con l'utilizzo degli altri servizi tecnico-nautici del porto;

- 13.1.4. le manovre di ormeggio o disormeggio, il *voltare (1)* e/o mollare i rimorchiatori portuali dovranno avvenire mediante l'utilizzo del personale del locale Gruppo Ormeggiatori;
- 13.1.5. le operazioni di aggancio e sgancio dell'elemento rimorchiato con il rimorchiatore d'altura dovranno avvenire mediante l'utilizzo dell'equipaggio di quest'ultimo e sotto la vigilanza del comandante del medesimo rimorchiatore d'altura;
- 13.1.6. il personale dei servizi tecnico-nautici portuali impiegato a bordo dell'elemento rimorchiato, sbarcherà a termine esigenza e comunque dopo l'aver mollato e liberato i rimorchiatori portuali, avvalendosi di un mezzo abilitato dei servizi tecnico-nautici.
- 13.2. Le predette manovre dovranno essere effettuate con una delle seguenti modalità esecutive:
- 13.2.1. TRASFERIMENTO CON RIMORCHIATORE D'ALTURA CHE RIMORCHIA UNA NAVE O UN GALLEGGIANTE NON AUTOPROPULSI, alle seguenti condizioni, che devono considerarsi aggiuntive rispetto a quelle di cui al punto 13.1:
- con 1 (uno) rimorchiatore portuale "*voltato*" (1), e almeno 1 (uno) rimorchiatore portuale in assistenza. In tale assetto, il rimorchiatore d'altura, che traina l'elemento rimorchiato, svolge la funzione di "capo convoglio", assumendo quindi la responsabilità della manovra. Per il rimorchiatore impiegato in assistenza sarà dovuta la tariffa prevista per la prestazione di rimorchio;
 - il convoglio in uscita dovrà, prima del disormeggio, essere orientato con la prua verso l'uscita del canale (prua mare);
- 13.2.2. TRASFERIMENTO (con aggancio/sgancio dell'elemento rimorchiato al rimorchiatore d'altura in rada/avamposto), OVVERO MOVIMENTO IN AMBITO PORTUALE, CON IMPIEGO DI ALMENO 2 (DUE) RIMORCHIATORI PORTUALI "VOLTATI", alle seguenti condizioni, che devono considerarsi aggiuntive rispetto a quelle di cui al punto 13.1:
1. preventiva nomina, a cura dell'armatore del galleggiante, di un responsabile alla condotta nautica dell'elemento rimorchiato in possesso di adeguata professionalità che esegua - di concerto con il comandante del rimorchiatore quale capo convoglio - tutti i controlli previsti dalle normative vigenti, nonché quelli suggeriti dalla buona arte marinaresca. In caso di arrivo del convoglio, tali controlli saranno eseguiti tra il comandante del rimorchiatore che riceve l'elemento rimorchiato ed il comandante dell'unità d'altura, anche attraverso dichiarazioni rese da quest'ultimo a mezzo vhf.
 2. preventiva esibizione, a cura dello stesso armatore del galleggiante, all'Autorità Marittima ed ai Servizi Tecnico-nautici portuali delle specifiche certificazioni (rilasciate da *Organismo Riconosciuto*) attestanti:
 - le condizioni sicurezza, galleggiabilità e stabilità del galleggiante pronto per il movimento;
 - il rizzaggio del carico eventualmente presente a bordo;
 - le condizioni dell'attrezzatura per il rimorchio del pontone (cavi di rimorchio, maniglioni, briglie, triangolo di rimorchio e

quant'altro viene utilizzato per la manovra) e dei punti di ormeggio presenti a bordo del galleggiante e da impiegare nella manovra.

3. In alternativa a quanto previsto dal precedente punto 2), prima dell'inizio della manovra verrà rilasciata formale "dichiarazione di manleva" di responsabilità, da parte dell'armatore del galleggiante, nei confronti del pilota, degli ormeggiatori, dei rimorchiatori portuali, dell'Autorità Marittima e dell'Autorità Portuale, per eventuali danni causati, durante la manovra, all'elemento rimorchiato, ai rimorchiatori portuali, al personale dei servizi tecnico nautici impiegato, o a terzi in genere (conforme al modello in allegato 2). Tale manleva, in ogni caso, non potrà coprire i danni causati per dolo o colpa grave.
4. Resta salva la possibilità di raggiungere un accordo tra le parti in merito alla ripartizione delle responsabilità. Di tale accordo, se stipulato, verrà data comunicazione all'Autorità Marittima.

13.2.3. TRASFERIMENTO CON RIMORCHIATORE D'ALTURA COLLEGATO "A PACCHETTO" ALL'ELEMENTO RIMORCHIATO E CON ALMENO DUE RIMORCHIATORI PORTUALI "VOLTATI" (esclusi i galleggianti e le navi non autopropulse provenienti/diretti dal/al Canale Piombone, o dal/al tratto di canale Candiano compreso tra il Bacino S. Vitale ed il Ponte Mobile), qualora sussistano le seguenti condizioni, che devono considerarsi aggiuntive rispetto a quelle di cui al punto 13.1:

- l'ingombro massimo del convoglio non dovrà superare in larghezza i 37 metri;
- il pescaggio massimo del convoglio dovrà rientrare nei limiti di pescaggio massimo previsti per la banchina di destinazione;
- la funzione di Capo Convoglio della manovra eseguita con il rimorchiatore d'altura collegato a pacchetto con galleggiante e/o nave non autopropulse sarà assunta dal medesimo rimorchiatore d'altura.

13.3. La manovra di l'ingresso/uscita di navi o galleggianti non autopropulsi diretti/provenienti alla/dalla "Darsena Base Saipem" dovrà essere eseguita esclusivamente con l'impiego dei rimorchiatori portuali, con aggancio/sgancio del rimorchiatore d'altura in rada/avamposto.

13.4. È fatta salva la possibilità per l'Autorità Marittima, l'Autorità Portuale o i soggetti esercenti i servizi tecnico nautici del porto di richiedere la convocazione di apposita riunione tecnica, allo scopo di esaminare congiuntamente le modalità di esecuzione di manovre di trasferimento in ambito portuale, in presenza di situazioni di emergenza ovvero di situazioni eccezionali che richiedano di valutare eventuali deroghe al presente Regolamento.

(1) Ai fini dell'applicazione delle norme contenute nel presente articolo, il Rimorchiatore si intende "*voltato*" quando il cavo di rimorchio risulta, ad un'estremità, fissato a bordo dell'elemento rimorchiato ed all'altra estremità, collegato al gancio di rimorchio del Rimorchiatore.

ART. 14 – Evoluzioni, incroci, sorpassi, precedenza

- 14.1 Le evoluzioni delle navi in ambito portuale possono avvenire esclusivamente nei bacini di evoluzione. Nel bacino PIR la lunghezza massima delle navi che possono evolvere è di 165 metri. Nel canale portuale possono essere effettuate le evoluzioni a condizione che la nave sia dotata di bow-thruster, o in alternativa assistita da almeno un rimorchiatore portuale, che sia garantita un'idonea distanza di sicurezza da qualsiasi ostacolo (muri di sponda, navi ormeggiate, bassi fondali) e che alle antistanti banchine non vi siano ormeggiate navi che trasportano/abbiano trasportato prodotti infiammabili.
- 14.2 Gli incroci tra due navi soggette alle norme del presente Capo I possono essere effettuati esclusivamente all'interno dei bacini di evoluzione di cui all'articolo 2, con esclusione del "Bacino PIR".
- 14.3 I sorpassi tra le navi possono avvenire esclusivamente all'interno del bacino di evoluzione Trattaroli.
- 14.4 Le navi che manovrano per raggiungere o lasciare l'accosto devono dare la precedenza a quelle già in navigazione lungo il medesimo tratto di canale portuale. Allo stesso modo, le navi che si immettono nel Canale Candiano, provenendo dalle sue diramazioni, devono dare la precedenza a quelle già in navigazione lungo il Canale Candiano.
- 14.5 Le navi in navigazione lungo il canale Candiano hanno la precedenza sul traghetto ATM, che effettua il servizio tra Marina di Ravenna e Porto Corsini."

Art . 15 - Obblighi durante la navigazione nell'ambito portuale

Durante la navigazione nell'ambito portuale, le navi ed i galleggianti di cui al presente Capo devono:

- mantenersi in prossimità del centro canale, procedendo a velocità minima di sicurezza in relazione alle condizioni meteo/marine in atto ed alle caratteristiche di manovrabilità della nave, condizioni valutate dal pilota a bordo;
- tenere le ancore pronte a dar fondo all'occorrenza;
- tenere le vele ammainate e navigare a motore o a rimorchio;
- I galleggianti e le navi, aventi per qualsiasi motivo i propulsori inutilizzabili, che devono sostare in rada, sono obbligati a farsi assistere continuamente da almeno un rimorchiatore di adeguata potenza.

Art. 16 - Obblighi negli ormeggi

Durante la permanenza all'ormeggio, le navi ed i galleggianti devono:

- ormeggiare in modo da non intralciare il transito o la manovra di altre navi;
- effettuare l'ormeggio con i cavi idonei, elastici ed in numero sufficiente a garantire la sicurezza dell'ormeggio;
- vigilare in maniera continuativa sulla idonea tensione dei cavi di ormeggio, in modo tale che essi siano sempre ben tesati e mai in bando;
- prestare attenzione alle navi che transitano o manovrano negli specchi acquei

adiacenti il proprio ormeggio, affinché non sorgano pericoli per l'equipaggio o per gli addetti alle operazioni portuali in corso a bordo;

- tenere le ancore in cubia, in posizione tale da non creare pericoli o danni ad altre navi;
- mantenere aperto l'ascolto radio VHF sul canale 12 (156.600Mhz.) per la ricezione di eventuali messaggi di pericolo o di emergenza emanati dalla Capitaneria di Porto di Ravenna (tenendo conto tuttavia, che eventuali chiamate radio alla Capitaneria devono essere effettuate sul canale 16 VHF (156.800 Mhz.);
- Evitare di dar fondo all'ancora in corrispondenza degli attraversamenti di cavi o di tubazioni presenti sul fondo e segnalati in superficie da tabelle poste sulle sponde e raffiguranti un'ancora nera rovesciata su fondo bianco.
- le navi soggette a marea favorevole sono obbligate, subito dopo l'ormeggio, ad iniziare le operazioni commerciali.

Art. 17 - Divieti

Alle navi ed ai galleggianti è vietato:

- 17.1 Tenere sporgenze di bordo (gru, scale, pennoni o altre attrezzature) durante la navigazione in porto. Tale divieto è esteso anche all'ormeggio, durante il transito di altre unità navali nel tratto di canale interessato: in tale ultimo caso il comando della nave deve essere nelle condizioni di riportare immediatamente le sporgenze di bordo entro sagoma.
- 17.2 Ormeggiare di punta (andana), ad eccezione delle navi destinate al terminal T&C, nel rispetto di quanto stabilito dalla specifica disciplina.
- 17.3 Ormeggiare in doppia fila. Tale divieto non si applica alle unità navali addette ai servizi locali ed ai servizi tecnici nautici per l'esecuzione dei servizi cui sono preposti.
- 17.4 Eseguire lavori di manutenzione a bordo delle navi ormeggiate in porto ovvero ancorate in rada che limitino l'efficienza dei servizi di bordo, pregiudicando la sicurezza della nave, della sicurezza della navigazione in genere e delle operazioni portuali qualora in corso.”

Art. 18 - Operazioni di bunkeraggio, allibo, ritiro rifiuti e trasbordo merci

- 18.1. Le operazioni di bunkeraggio, allibo, ritiro rifiuti e trasbordo merci, per la cui effettuazione sia necessario affiancare bettoline, navi o galleggianti in genere alle navi ormeggiate lungo le banchine del porto, sono sempre consentite quando la larghezza complessiva delle unità affiancate non risulti superiore alla larghezza massima prevista all' allegato 1 del presente Regolamento.
- 18.2. Qualora la larghezza complessiva delle navi affiancate superi i valori riportati negli allegati sopra richiamati, le predette operazioni sono consentite solo quando il tratto di canale interessato dalle medesime non sia impegnato dal transito di navi. In tal caso, le bettoline, navi o galleggianti impiegate nelle

operazioni in parola, devono spostarsi con sufficiente anticipo, all'approssimarsi di navi in transito, affiancandosi alla banchina libera più vicina, in modo tale da non intralciare, rallentare o impedire il transito delle navi nel canale stesso.

18.3. Sono sempre vietate, lungo le banchine del porto di Ravenna, le operazioni di allibo o trasbordo, a mezzo bettoline o galleggianti in genere, di prodotti liquidi infiammabili delle categorie "A" o "B".

18.4. La zona di mare, antistante il porto e ricompresa nella rada di Ravenna, delimitata dalle sotto indicate coordinate, è riservata alle operazioni di allibo:

A) 44° 31' 08" Nord - 012° 24' 00" Est

B) 44° 31' 08" Nord - 012° 26' 08" Est

C) 44° 30' 18" Nord - 012° 24' 00" Est

D) 44° 30' 38" Nord - 012° 26' 08" Est

In tale zona di mare è vietato l'ancoraggio a tutte le navi. E' altresì vietata la navigazione quando sono in corso operazioni di allibo.

Art. 19 - Presenza minima dei componenti l'equipaggio a bordo delle navi in sosta nel porto di Ravenna

19.1. A bordo delle navi armate, in sosta nel porto di Ravenna (ad eccezione delle navi ormeggiate lungo le banchine NAVIRAVENNA e ROSETTI OVEST), devono essere sempre presenti almeno le seguenti aliquote di equipaggio:

a) 2 (due) Ufficiali di coperta, del quale uno ritenuto idoneo dal Comando di bordo della nave a dirigere la manovra (per l'eventuale movimento o l'uscita in mare) e le operazioni commerciali. Per le navi di stazza lorda non superiore a 500 tonnellate è sufficiente 1 (un) solo Ufficiale di coperta (o il nostromo se la tabella di armamento non prevede altri Ufficiali oltre al Comandante), purché ritenuto idoneo a dirigere la manovra e le operazioni commerciali;

b) 1 (un) Ufficiale di macchina;

c) la metà del personale di coperta, di macchina e delle altre categorie costituenti l'equipaggio ed aventi attinenza con i servizi tecnici di bordo.

Per le navi ormeggiate alle banchine NAVIRAVENNA e ROSETTI OVEST, la Capitaneria di Porto valuterà di volta in volta la presenza minima dei componenti dell'equipaggio.

19.2. In ogni caso, la nave armata deve essere sempre pronta a muovere.

19.3. In presenza di particolari circostanze, eventuali autorizzazioni in deroga a quanto disposto nei punti precedenti del presente articolo potranno essere rilasciate, caso per caso, dalla Capitaneria di Porto.

19.4. A bordo delle navi espressamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto a disarmare durante l'ormeggio lungo le banchine del porto di Ravenna, è obbligatoria la presenza di almeno due marittimi con funzione di guardiania. La nomina dei guardiani deve essere effettuata contestualmente alla richiesta di disarmo.

C A P O II

NORME RELATIVE ALLE NAVI NON SOGGETTE ALL'OBBLIGO DI PILOTAGGIO NEL PORTO DI RAVENNA

Art. 20 - Navigazione e movimento

- 20.1. Le navi ed i galleggianti di cui al presente Capo possono intraprendere la navigazione o il movimento nell'ambito portuale senza limite di orario, previa assegnazione dell'ormeggio da parte dell'Ufficio Accosti della Capitaneria di Porto.
- 20.2. È fatto però obbligo ai comandanti delle medesime di accertarsi che non sorgano condizioni di pericolo per la contemporanea navigazione o movimento di navi di cui al Capo I.

Art. 21 - Divieti

Alle navi ed ai galleggianti di cui al presente Capo, durante la navigazione nell'ambito portuale, è vietato:

- a) effettuare evoluzioni;
- b) sostare, anche se all'ancora, fuori dai posti di ormeggio;
- c) navigare in porto, ad eccezione del tratto compreso fra l'imboccatura dei moli guardiani ed il tratto terminale del canale Piomboni, e soltanto per raggiungere o lasciare gli specchi acquei dei cantieri navali, l'ormeggio assegnato o per effettuare bunkeraggio presso il distributore ubicato nella Darsena di Marina di Ravenna;
- d) tenere pennoni, gru, scale o altre attrezzature sporgenti dal bordo;
- e) effettuare scarichi di rifiuti liquidi e solidi di qualsiasi genere in mare, comprese le acque igieniche di bordo.

Art. 22 - Obblighi durante la navigazione

Le navi ed i galleggianti di cui al presente Capo, durante la navigazione nell'ambito portuale, devono:

- a) tenere la dritta in porto, procedendo a velocità minima consentito dalle capacità di manovra del mezzo, in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e poter essere fermata entro una distanza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento;
- b) mantenere una velocità minima di sicurezza consentita in relazione alla capacità di manovra del mezzo ed alle condizioni meteo-marine in atto, velocità che comunque non dovrà superare i 6 nodi;

- c) tenersi pronte a dar fondo all'ancora all'occorrenza;
- d) tenere i fanali di via prescritti sempre accesi, dal tramonto all'alba ed in caso di nebbia o di foschia;
- e) segnalare convenientemente con mezzi acustici la propria presenza, in caso di nebbia o foschia.
- f) tenere pronti all'uso idonei parabordi durante il transito in prossimità di altre navi e la manovra di ormeggio.

Art. 23 - Obblighi negli ormeggi

Le navi ed i galleggianti di cui al presente Capo, durante la permanenza all'ormeggio, devono:

- a) ormeggiare in modo da non intralciare la manovra o il transito di altre navi;
- b) effettuare l'ormeggio a regola marinaresca (con cavi elastici ed in numero sufficiente) onde non creare pericoli o danni derivanti dai movimenti subiti a causa del normale transito di navi negli specchi acquei prospicienti l'accosto stesso;
- c) tenere i cavi di ormeggio alla lunga e regolarli a seconda del variare della marea, in modo che siano sempre ben tesi e mai in bando;
- d) apporre idonea segnaletica stradale diurna e notturna qualora i cavi di ormeggio o le attrezzature di bordo sporgenti in banchina, che non possono essere fatte rientrare al termine dei lavori, occupino il lato banchina in modo tale da presentare pericolo per i veicoli o le persone in transito.

ART. 24 - Incroci e sorpassi - Precedenze

Le navi ed i galleggianti di cui al presente Capo, durante la navigazione nell'ambito portuale:

- a) devono tenere la dritta e dare la precedenza alle altre unità in navigazione lungo il canale Candiano, sia quando lasciano o raggiungono l'accosto sia quando si immettono nel canale Candiano dai canali laterali;
- b) possono sorpassarsi fra di loro;
- c) possono incrociarsi fra di loro e con le navi di cui al Capo I, con le limitazioni di cui al punto successivo;
- d) nel tratto di canale Candiano, compreso fra l'imboccatura dei moli guardiani e la curva di Marina di Ravenna, non possono effettuare incroci o sorpassi con le navi di cui al Capo I. A tal fine, è vietato accedere al predetto specchio

acquatico quando il medesimo sia impegnato dal transito di una delle navi di cui al Capo I. Sono escluse dai divieti di cui al presente punto le unità navali dei servizi tecnico-nautici portuali;

- e) non devono sorpassare o comunque intralciare la manovra delle navi di cui al Capo I e devono dare loro precedenza nella rotta;
- f) nell'avamposto devono tenersi fuori del canale dragato.

Art. 25 - Avamposto di Ravenna - Disciplina della navigazione nel tratto di canaletta navigabile

Tutte le unità navali, di qualsiasi stazza e dimensione, incluse quelle da pesca e da diporto, in navigazione lungo il tratto di canaletta navigabile di accesso al porto di Ravenna, compresa tra l'imboccatura dei moli guardiani e quella delle dighe foranee, devono prestare massima attenzione alle navi in manovra nel bacino di evoluzione dell'Avamposto di Ravenna per raggiungere/lasciare gli ormeggi presso il molo crociere di Porto Corsini, dando la precedenza alle navi impegnate nella suddetta manovra di evoluzione.

Art. 26 - Disciplina della navigazione delle unità da diporto negli specchi acquei dell'Avamposto

26.1. Tutte le unità da diporto in ingresso/uscita dalla zona di mare compresa tra il molo guardiano sud e la diga foranea sud e delimitata da due moli di protezione (qualificabile come "porto turistico" di Marina di Ravenna) devono attraversare gli specchi acquei dell'Avamposto mantenendosi a sud della canaletta dragata di accesso al porto.

26.2. In particolare, le unità da diporto in uscita dal porto di Ravenna e provenienti dal "porto turistico" di Marina di Ravenna, devono:

- a) immettersi nella canaletta dragata di accesso al porto, in corrispondenza della zona di mare compresa tra la boa rossa n. 3 (boa rossa più esterna – E.F. 4058.4) e la testata della diga foranea sud;
- b) dare la precedenza a tutte le navi già in navigazione lungo la suddetta canaletta.

Il tutto come meglio rappresentato nella planimetria in Allegato 3.

26.3. Durante la navigazione di cui al precedente punto 26.1, le unità da diporto dovranno procedere con rotte costanti, evitando evoluzioni e senza sostare/ancorare, se non per comprovate situazioni di emergenza che dovranno essere immediatamente comunicate via radio VHF (Ch 16) o a mezzo telefono (Tel. n. 0544-443013) alla Centrale Operativa della Capitaneria di Porto di Ravenna.

26.4. Negli specchi acquei dell'Avamposto di Ravenna, sono vietati, con le eccezioni di cui ai punti successivi:

- la navigazione a vela o a remi di tutte le unità da diporto, nonché la navigazione a vela di altre unità navali dotate di tale tipo di propulsione. Le

unità a vela dotate di motore ausiliario, che procedono a vela e motore, devono esporre il segnale prescritto dalla Regola 25, lettera e) della Convenzione COLREG '72, procedendo con rotta costante e senza bordeggi;

- l'installazione di linee di arrivo o linee di partenza di regate svolte fuori dal porto;
- l'installazione di campi di regata o gara ed il conseguente svolgimento di regate veliche o gare motonautiche, ad eccezione di regate veliche tipo "Match Race" preventivamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto di Ravenna, in assenza di previsioni di arrivo/partenza di navi dirette/provenienti al/dal molo crociere di Porto Corsini".

26.5. Negli specchi acquei dell'Avamposto di Ravenna, a sud del bacino di evoluzione, potrà essere consentito lo svolgimento di attività di scuola nautica/scuola vela, con l'osservanza delle seguenti condizioni:

- l'attività potrà essere svolta esclusivamente in ore diurne ed in presenza di buone condizioni di visibilità;
- lo specchio acqueo entro il quale svolgere l'attività dovrà essere preventivamente delimitato e non dovrà interferire con la navigazione delle unità da diporto in entrata/uscita dall'area del porto turistico;
- l'attività non potrà essere svolta, o dovrà essere sospesa se già in corso, in caso di arrivo e/o previsione di arrivo o partenza di navi dirette/provenienti al/dal molo crociere di Porto Corsini. A tal fine, l'organizzatore dovrà prendere preventivi contatti con la Stazione Piloti del Porto, per conoscere la situazione dei previsti arrivi/partenze;
- durante l'intero arco temporale di svolgimento dell'attività dovrà essere presente almeno una unità a motore di assistenza ogni 8 unità (o frazione di 8), dotata di apparato radio VHF, in ascolto continuo sul canale 12. Qualora l'attività di scuola nautica/scuola vela venga svolta con un'unica unità dotata di motore/motore ausiliario, apparato radio VHF e con la presenza di un istruttore abilitato a bordo, la medesima attività potrà essere svolta senza l'ausilio del mezzo di assistenza;
- l'attività dovrà essere immediatamente sospesa in caso di richiesta da parte della Capitaneria o della Stazione Piloti del Porto di Ravenna.

26.6. Negli specchi acquei dell'Avamposto di Ravenna, a sud del bacino di evoluzione, potrà essere consentito lo svolgimento di attività di allenamento con l'impiego di unità a vela, e con l'osservanza delle seguenti condizioni:

- l'attività potrà essere svolta esclusivamente in ore diurne ed in presenza di buone condizioni di visibilità;
- lo specchio acqueo entro il quale svolgere l'attività dovrà essere preventivamente delimitato e non dovrà interferire con la navigazione delle unità da diporto in entrata/uscita dall'area del porto turistico;
- l'attività non potrà essere svolta, o dovrà essere sospesa se già in corso, in caso di arrivo e/o previsione di arrivo o partenza di navi dirette/provenienti al/dal molo crociere di Porto Corsini. A tal fine, l'organizzatore dovrà prendere preventivi contatti con la Stazione Piloti del Porto, per conoscere la situazione dei previsti arrivi/partenze;
- durante l'intero arco temporale di svolgimento dell'attività dovrà essere presente almeno una unità a motore di assistenza ogni 8 unità (o frazione di 8), dotata di apparato radio VHF, in ascolto continuo sul canale 12;

- l'attività dovrà essere immediatamente sospesa in caso di richiesta da parte della Capitaneria o della Stazione Piloti del Porto di Ravenna.

CAPO III

Norme relative agli accosti ed alla precedenza negli stessi

Art. 27 – Programmazione degli accosti

- 27.1 Al fine di consentire l'inserimento della nave nella programmazione giornaliera degli accosti nel porto e nella rada di Ravenna è necessario compilare la relativa nota di accosto/movimento/partenza, contenuta nel sistema PMIS 2, entro le ore 15.00 del giorno feriale che precede l'esecuzione della navigazione della nave in ambito portuale. Il sabato la nota sopra emarginata dovrà essere presentata secondo le medesime modalità, entro le ore 12.00.
- 27.2 Ogni modifica della nota di cui al precedente comma deve essere formalizzata tramite la relativa pratica di "variazione" contenuta nel sistema informatico PMIS2."

Art.28 Precedenze negli accosti

- 28.1 Gli ingressi, le uscite ed i movimenti delle navi e/o galleggianti in porto avvengono secondo la programmazione degli accosti di cui all'art. 27. A parità di orario l'ordine di priorità nell'ingresso, nell'uscita e nei movimenti delle navi e/o galleggianti in porto è il seguente:
- a) Navi in uscita dal porto che trasportano merci infiammabili alla rinfusa o le abbiano trasportate e non siano state degassificate;
 - b) Navi condizionate dalla propria immersione (soggette alla marea);
 - c) Navi con divieto di navigazione in ore notturne;
 - d) Navi passeggeri;
 - e) Navi di linea;
 - f) Navi Ro/Ro;
 - g) Navi porta container;
 - h) Navi da carico;
 - i) Navi dirette ai cantieri navali.
- 28.2 A parità di orario e di priorità prevalgono le uscite rispetto agli ingressi ed ai movimenti all'interno porto
- 28.3 La nave che non si dichiara pronta ovvero non raggiunga la boa foranea di atterraggio all'ora contenuta nella programmazione degli accosti, perde la priorità di ingresso, uscita, movimento.

Art. 29 - Lavori di manutenzione a bordo di navi ormeggiate

- 29.1. Non sono consentiti lavori di manutenzione a bordo di navi ormeggiate alle banchine commerciali, salvo quegli interventi che non limitino, neppure temporaneamente, l'efficienza dei servizi di sicurezza della nave e che non siano compatibili con la sicurezza delle operazioni commerciali in atto, con le merci esistenti a bordo o depositate in banchina o su carri o magazzini vicini ai punti di ormeggio.
- 29.2. Tali interventi dovranno essere preventivamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto, in caso di comprovata ed ampiamente documentata necessità.

Art.30 Condizioni di sicurezza delle banchine, calate e pontili

30.1 I tratti di banchina interessati da operazioni portuali e da manovre di ormeggio/disormeggio di navi e galleggianti, devono essere adeguatamente illuminati al fine di garantire il più alto gradiente di sicurezza delle operazioni da svolgere.

Qualora la banchina portuale, interessata dalle attività di cui al precedente comma, non sia dotata di impianto di illuminazione fisso ovvero esso sia in avaria ovvero sia insufficiente, il soggetto interessato – sia esso concessionario ovvero impresa in possesso di autorizzazione ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994 – potrà munirsi di impianto di illuminazione mobile, che soddisfi quanto citato al precedente comma.

30.2 I concessionari delle banchine hanno l'obbligo di mantenere sempre raggiungibili le stesse e di predisporle per l'ormeggio/disormeggio della nave, garantendone la piena fruibilità. A tal fine dovrà essere garantita la pulizia del piano di calpestio e dovranno essere rimossi eventuali impedimenti che possano ostacolare lo svolgimento delle operazioni sopraccitate, in particolare – nel caso di posizionamento dei cavi alla lunga su bitte ricadenti in banchine in concessione a soggetti terzi – dovrà essere garantita l'apertura dei cancelli interterminal prima dell'inizio dell'ormeggio/disormeggio della nave. Sul tratto di banchina interessato dalle operazioni di ormeggio e disormeggio della nave, non dovrà essere svolta alcuna altra attività che possa essere di intralcio e/o incompatibile con le stesse.

30.3 I concessionari delle banchine ovvero imprese in possesso di autorizzazione ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994 hanno l'obbligo di posizionare le attrezzature di banchina fisse o mobili, quando non utilizzate per le operazioni portuali, in modo tale da non sporgere oltre il ciglio delle banchine. Nel caso in cui sia necessario mantenere sporgenti lato canale le predette attrezzature, per manutenzione ovvero per causa di forza maggiore, i soggetti precitati dovranno informare senza ritardo la Capitaneria di Porto di Ravenna e la Stazione dei Piloti del porto.

30.4 Nel caso di gru o carri ponte con personale conducente in cabina, deve essere assicurato un canale di comunicazione radio (VHF 12-16) alternativamente dal gruista conducente o da un preposto specificatamente individuato dal terminalista. I soggetti precitati sono tenuti a riportare le proprie attrezzature di banchina entro il profilo della stessa, con la dovuta sollecitudine, a richiesta dei Comandanti delle navi in transito ovvero dei Piloti.

30.5 Nel caso in cui una nave, ormeggiata ad una banchina, abbia le sovrastrutture di altezza uguale o superiore a quella delle gru/carriponte, torri di aspirazione e/o

qualsiasi altro arredo di banchina, il concessionario ha l'obbligo, prima di iniziare le operazioni portuali, di informare di tale situazione la Stazione dei Piloti del porto, al fine di consentire al pilota in servizio a bordo di una nave in transito nello specchio acqueo antistante la banchina in questione di avvisare del proprio passaggio - con congruo anticipo - la nave ormeggiata ed il gruista conducente o il preposto specificatamente individuato dal terminalista.

30.6 Sulle banchine è vietata la fermata e la sosta di persone e veicoli nel raggio di azione/proiezione dei cavi di ormeggio di navi e galleggianti in tensione, nonché durante le operazioni di ormeggio e disormeggio degli stessi. Tale divieto non si applica al personale ed ai mezzi deputati all'esecuzione delle operazioni di ormeggio/disormeggio.

Sulle banchine è consentito l'accesso e la fermata dei soli automezzi impiegati nelle operazioni portuali.

Art. 31 - Deroghe

Eventuali deroghe alle disposizioni di cui al presente Regolamento, potranno essere concesse con provvedimento motivato della Capitaneria di Porto, in presenza di accertate, particolari circostanze tecnico-operative.

Ravenna, 04.04.2011

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Roberto RUFINI

ALLEGATO 1

BANCHINA	DIMENSIONI MASSIME DELLE NAVI		PESCAGGI MASSIMI DELLE NAVI			
	DIURNO	NOTTURNO	DIURNO		NOTTURNO	
			Marea < 0	Marea ≥ 0	Marea < 0	Marea ≥ 0
Molo Crociere Nord ¹⁴	255 x 33		8,50			
Molo Crociere Sud ¹⁴	310 x 40		8,50			
Pontile PIR esterno ¹⁴	190 x 33		9,20		8,70	
Pontile PIR interno ^{1,14}	190 x 33	165 x 29	8,70	9,00	8,50	
PIR centro pontili ^{1,14}	100 x 33		4,30			
PIR Magazzini Generali	150 x 33		7,20	7,50	7,20	7,40
Enel ^{6,14}	200 x 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Bunge ^{2, 6, 14}	230 x 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Alma Petroli ¹⁴	200 x 33	190 x 33	9,60	10,20	8,70	8,90
Lloyd ^{2, 6,14}	230 x 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Italterminali ^{2, 14}	200 x 33	190 x 33	9,60	10,20	8,70	8,90
Terminal Nord ^{2, 6,14}	230 x 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Traghetti e Crociere ^{2, 6,14}	230 x 33		8,70	9,00	8,70	8,90
Ifa ^{4, 6, 14}	230 x 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Marcegaglia (Bitte 1-13) ^{2, 14}	230 x 33		8,70	9,00	8,70	8,90
Marcegaglia Nuova (Bitte 14-23) ^{2,4, 6, 14}	230 x 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Fosfitalia ^{6, 14}	150 x 33		9,45	9,65	8,70	8,90
Versalis ¹⁴	190 x 33		8,50			
Yara lato mare ^{2, 3, 14}	230 x 33		8,50	8,80	8,50	8,70
Yara lato Ravenna ^{3, 14}	190 x 33		8,50	8,80	8,50	8,70
Fassa 1 ^{5, 14}	140 x 18		5,40			
Fassa 2 ^{5, 14}	140 x 18		3,80			
Darsena di città ¹⁴	110 x 18		3,60		//	//
Ex Adriatank ^{5, 14}	100 x 18		3,30			
Petra (1, 2, 3, 4) ^{9, 10,13, 14,15}	200 x 33	190x 33	9,20		8,40	
Petra (5)	50 x 15		7,60			
Petra (6, 7, 8) ^{9, 10, 14,15}	190 x 33		8,90	9,20	8,40	
Sapir Sezione 5-10 ^{11,12,14,15,16,}	233 x 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Sapir (12-13) ^{11, 14, 15}	170 x 33		9,45	9,65	8,70	8,90
Sapir (14, 15) ¹⁴	160 x 33		8,50	8,80	8,50	8,70
Sapir (16,17) ^{6,11, 14, 15}	190 x 33		9,45	9,65	8,70	8,90
Sapir (19-20) ^{6,11, 14, 15}	190 x 33		9,45	9,65	8,70	8,90
TCR ^{2, 4, 6, 14}	233 X 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Setramar (Bitte 1-25) ^{2,4, 6, 14}	230 x 33		9,60	10,20	8,70	8,90
Docks Cereali ex Cap ¹⁴	230 x 33		8,40	8,60	8,30	8,50

BANCHINA	DIMENSIONI MASSIME DELLE NAVI	PESCAGGI MASSIMI DELLE NAVI				
		DIURNO	DIURNO		NOTTURNO	
			Marea < 0	Marea ≥ 0	Marea < 0	Marea ≥ 0
Docks Cereali (bitte 8–27) ^{2, 4, 6, 14}	230 x 33	9,60	10,20	8,70	8,90	
Buzzi Unicem ¹⁴	120 x 33	9,45	9,65	8,70	8,90	
Eurodocks ^{2, 6, 14}	230 x 33	9,60	10,20	8,70	8,90	
Piombone Sezione A, B, C (bitte 1-19 e 33-48) ^{14,17}	185 x 28 ⁷	7,80	8,00	///	///	
	170 x 26	8,00	8,20	///	///	
	150x 24	8,20	8,40	///	///	
Italterminal (bitte 20-32) ^{14,17}	185 x 28 ⁷	7,80	8,00	///	///	
	170 x 26	8,00	8,20	///	///	
	150 x 24	8,20	8,40	///	///	
Base Saipem ¹⁴	130 x 26	5,80	6,10	///	///	
Righini ¹⁴	120 x 26	6,00	6,30	///	///	
Rosetti Ponente ¹⁴	120 x 26	6,10	6,40	///	///	
Nadep Ovest ¹⁴	160 x 26	8,00	8,20	///	///	
	150 x 24	8,20	8,40	///	///	
Soco ^{14,17}	185 x 28 ⁷	7,80	8,00	///	///	
	170 x 26	8,00	8,20	///	///	
	150 x 24	8,20	8,40	///	///	
Nuova Nadep ^{14,17}	185 x 28 ^{7,8}	7,80	8,00	///	///	
	170 x 26	8,00	8,20	///	///	
	150 x 24	8,20	8,40	///	///	
Rosetti EST ¹⁴	150 x 26	5,50	5,80	///	///	
Base Agip ¹⁴	100 x 18	5,80	6,10	5,80	6,10	

Disposizioni generali:

- Tutte le misure sono espresse in metri.
- In caso di accosto di nave porta container, in periodo notturno, i pescaggi sono aumentati sino 9,00 Marea < 0 e a 9,20 con Marea ≥ 0.
- La navigazione di navi di lunghezza superiore a metri 170 e/o larghezza superiore a 26 metri, dirette o provenienti al/dal canale Piombone, è consentito a condizione che alla banchina Base Agip – tra le sezioni 4 e la 7 – non vi siano unità navali ormeggiate.
- Per le navi con pescaggio superiore a 9,80 è previsto l'uso di almeno 2(due) rimorchiatori portuali con tiro alla bitta non inferiore a 50 Tonnellate.
- Le navi con pescaggio superiore a 10,00 metri potranno navigare in ambito portuale con condizioni di marea superiore di 20 cm rispetto al medio mare.

Note:

¹ In periodo notturno non è consentita l'uscita della nave, nel caso in cui vi sia una nave ormeggiata al pontile PIR esterno. In periodo diurno tale manovra può essere eseguita da una nave di larghezza non superiore a 18 metri e con pescaggio massimo di metri 7,00.

² È consentito l'accosto di navi di dimensioni superiori a quelle indicate nella tabella con le seguenti limitazioni di pescaggio e condizioni meteo marine favorevoli:

DIMENSIONI		PESCAGGI			
DIURNO	NOTTURNO	DIURNO		NOTTURNO	
		Marea < 0	Marea ≥ 0	Marea < 0	Marea ≥ 0
260 x 37	///	8,60	8,90	///	///
260 x 33	///	9,00	9,30	///	///
240 x 35		9,30	9,60	8,70	

Nel caso in cui i pescaggi sopra indicati siano superiori a quelli contenuti nella tabella, prevalgono le limitazioni di pescaggio riferite alle singole banchine.

³ La bitta n. 10 è da considerarsi come confine tra la sezione lato mare e quella lato Ravenna. Se la nave utilizza per l'ormeggio il tratto di banchina compreso tra la bitta 1 e la 3, il pescaggio è ridotto a metri 7,00. Se la nave utilizza per l'ormeggio il tratto di banchina compreso tra la bitta 18 e la 23, il pescaggio è ridotto a metri 6,00.

⁴ In caso di navi con pescaggio superiore a 9,65 esse dovranno ormeggiare con prua Ravenna.

⁵ La navigazione di poppa è consentita esclusivamente in orario diurno.

⁶ È consentito il movimento in orario notturno all'interno del porto di navi con dimensioni massime 230 x 33 e pescaggio non superiore a 9,45 - senza eseguire evoluzione.

⁷ Navi di tale dimensioni è soggetta a condizioni meteo marine favorevoli.

⁸ Durante la manovra di ormeggio la Banchina SOCO Sezione SUD deve essere libera da navi ormeggiate;

⁹ In caso di nave destinata alla PETRA 7, con nave ormeggiata alla PETRA 3, il pescaggio massimo è ridotto a 7,30 metri – 7,60 metri con marea favorevole e condizioni meteo marine favorevoli.

¹⁰ se la somma delle larghezze, nave ormeggiata in darsena PETRA più quella in arrivo supera i 55 metri, quest'ultima sarà assistita da **un ulteriore R/RE portuale e condizioni meteo marine favorevoli**, al fine di consentire la manovra di ormeggio in sicurezza, considerato lo specchio acqueo di manovra disponibile, sia in orario diurno che notturno, esclusivamente per la seconda nave in arrivo all'ormeggio;

¹¹ se la somma delle larghezze, nave ormeggiata più quella in arrivo supera i **55 metri**, quest'ultima deve essere assistita da **n.3 (TRE) R/RI portuali e condizioni meteo marine favorevoli**, sia in orario diurno che notturno, e ormeggerà con la prua in direzione dentro il bacino al fine di consentire la manovra di ormeggio in sicurezza, considerato lo specchio acqueo di manovra disponibile;

- se la somma delle larghezze, nave ormeggiata più quella in arrivo supera i **60 metri**, quest'ultima dovrà essere assistita da **n.3 (TRE) R/RI portuali e condizioni meteo marine favorevoli**, sia in orario diurno che notturno, e ormeggerà con la prua in direzione dentro il bacino, al fine di consentire la manovra di ormeggio in sicurezza, considerato lo specchio acqueo di manovra disponibile;

In aggiunta a quanto sopra specificato, se la nave in arrivo è destinata all'accosto Sezione 9-10, con presenza di navi ormeggiate alla Sezione 7-8 e Sezione 12-13, alla nave dovrà essere garantito uno specchio acqueo di **50 metri** in più a partire dai cavi di ormeggio della nave destinata alla Sezione 9-10.

(¹²) sarà consentito l'accosto di navi con pescaggio superiore a 9,60 metri sino a 10,20 metri, a condizione che alla banchina TCR non vi siano ormeggiate navi di larghezza superiore a 32 metri.

Banchina Petra:

(¹³) In caso di navi destinate alla Petra 3, con nave ormeggiata alla Petra 7, con pescaggio superiore a 8,90 metri, la stessa è soggetta a marea favorevole e condizioni meteo marine favorevoli;

Per tutte le navi:

(¹⁴) In caso di marea inferiore ai -40 cm, l'ingresso/partenza delle navi sarà valutata caso per caso in considerazione dell'accosto di arrivo e/o partenza.

(¹⁵) Per tutte le navi destinate Nelle Darsena San vitale (Sezione 9-10 , Sezione 12-13 Sezione 16-17 e Sezione 19-20) e nella Darsena Petra, se la somma delle larghezze, nave ormeggiata più quella in arrivo supera i 55 metri, durante le operazioni di ormeggio la nave ormeggiata sul lato opposto dovrà sospendere le operazioni commerciali, Il comando di bordo dovrà:

- prestare ascolto radio sul canale VHF 12-16;
- impedire l'uso dello scalandrone a tutto il personale di terra e di bordo, rialzandolo dal piano di banchina, al fine di evitare danni a persone e a strutture di terra e di bordo;
- approntare la macchina e allertare il personale ai posti di manovra di prua e di poppa, in attesa di ricevere eventuali disposizioni, ai fini della sicurezza dell'ormeggio, da parte di questa Autorità Marittima anche tramite il pilota a bordo della nave in operazioni di ormeggio.

(¹⁶) sarà consentito l'accosto di navi con pescaggio superiore a 9,60 metri sino a 10,20 metri alla banchina Sapir Sezione 9-10, a condizione che il tratto di banchina dalla bitta 9 alla bitta 20 sia libero da unità navali ormeggiate, oppure la Banchina Sapir Sezione 12-13 libera da unità navali ormeggiate.

(¹⁷) È consentito l'accosto di navi di dimensioni superiori a quelle indicate nella tabella avente una lunghezza ≤ 190 metri, larghezza < 30 metri e con un pescaggio massimo di 7,00 metri, a condizioni che durante la navigazione e sosta nel canale Piombone ramo di Ponente non vi siano navi di dimensioni superiori a quelle previste in tabella. Tali dimensioni sono da considerarsi massime e non derogabili.

ALLEGATO 2

Spett.le
Capitaneria di Porto di Ravenna

Spett.le
Autorità Portuale di Ravenna

Spett.le
Corporazione Piloti di Ravenna

Spett.le
S.E.R.S. S.r.l. – Società Rimorchiatori di
Ravenna

Spett.le
Gruppo Ormezzatori di Ravenna

DICHIARAZIONE DI ESONERO DA RESPONSABILITÀ E MANLEVA

Oggetto: Manovra di Ingresso/Uscita/Movimento nel porto di Ravenna del galleggiante non autopropulso - Dichiarazione di esonero da responsabilità.

Con riferimento alla nostra richiesta di cui in oggetto ed acclusa in copia alla presente, resta concordato, e da noi accettato, che vi esoneriamo – tranne nei casi di danno derivante da dolo o colpa grave – di qualsiasi responsabilità:

- (i) per eventuali danni, sia diretti che indiretti, che il convoglio, così come le cose e/o persone esistenti a bordo del pontone, dovessero eventualmente subire in occasione e nel corso della sua movimentazione manlevandovi, per l'effetto, da ogni reclamo che dovesse essere proposto nei vostri confronti dai proprietari del pontone, delle cose e/o delle persone esistenti sullo stesso;
- (ii) per eventuali danni, sia diretti che indiretti, che il convoglio e le persone esistenti a bordo dello stesso dovessero causare a beni o persone estranee alle operazioni, manlevandovi sin d'ora da qualunque reclamo che dovesse essere proposto nei vostri confronti dai predetti terzi;

Il tutto, ovviamente, ad esclusione, come previsto dalla Legge, di quei danni riconducibili a Vostra colpa grave o dolo.

_____, li _____

ALLEGATO 3

