



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITA' PORTUALI; LE INFRASTRUTTURE PORTUALI E IL TRASPORTO
MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

IL DIRETTORE GENERALE

VISTO l'articolo 95 del codice della navigazione, approvato con Regio Decreto 30.3.1942, n. 327;

VISTO l'articolo 14 della legge 28.1.1994, n. 94;

VISTO gli articoli 4 e 16 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

VISTO il decreto ministeriale datato 28 dicembre 2016 con il quale si è disposta la fusione delle Corporazioni locali di Civitavecchia e Fiumicino nella Corporazione dei piloti dei porti di Roma;

VISTI gli esiti della riunione in data 4 aprile 2017, con la presenza di tutti i soggetti interessati che si sono espressi favorevolmente sullo schema di regolamento unificato di pilotaggio per i porti di Civitavecchia e Fiumicino predisposto dalla Direzione marittima di Civitavecchia, in merito al quale si è acquisita l'intesa con l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale;

VISTA la nota n. 9540 del 12.4.2017 con la quale il Direttore marittimo di Civitavecchia ha trasmesso per l'approvazione il testo definitivo del regolamento

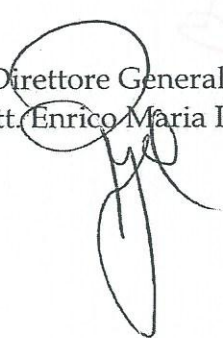
DÈCRETA

E' approvato ai sensi dell'articolo 95 del codice della navigazione il regolamento locale di pilotaggio per i porti di Civitavecchia e Fiumicino, allegato al presente decreto, proposto dal competente Direttore marittimo in data 12 aprile 2017.

Roma,

5 MAG 2017

Il Direttore Generale
(Dott. Enrico Maria Pujia)





REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI PILOTAGGIO

Nei complessi portuali di Civitavecchia e Fiumicino

Premessa

Il presente regolamento ha lo scopo di disciplinare il servizio di pilotaggio svolto dalla Corporazione dei piloti dei porti di Roma a seguito della fusione della Corporazione dei piloti di Civitavecchia e della Corporazione dei piloti di Fiumicino disposta con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del 28 dicembre 2016.

Ai fini del presente regolamento, per servizio di pilotaggio s'intende ai sensi dell'articolo 92 del Codice della Navigazione l'attività effettuata dai piloti e consistente nel suggerire la rotta ed assistere il comandante della nave nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla.

Articolo 1

1. Il servizio di pilotaggio è svolto dalla Corporazione dei piloti dei porti di Roma (d'ora in avanti: la Corporazione) entro i limiti definiti nei provvedimenti che stabiliscono l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio nei porti di Civitavecchia e Fiumicino e nelle strutture di ormeggio anche esterne alle dighe foranee.
2. La Corporazione ha sede legale nel porto di Civitavecchia e sede operativa nel porto di Civitavecchia e nel porto di Fiumicino.
3. L'organico è costituito da dieci (10) piloti, compreso il Capo pilota, salva la possibilità di variazione dell'organico stesso in relazione a future esigenze funzionali.

Articolo 2

1. I beni e le pertinenze di cui la Corporazione è provvista sono:

- a) la polizza assicurativa di cui all'articolo 3;
- b) i mezzi nautici di cui all'articolo 4;
- c) l'edificio della sede nel porto di Civitavecchia, sito presso la banchina Traianea (Torre Piloti) – ed i locali siti in Località Prato del Turco presso il Centro polifunzionale "Il Saraceno". Entrambi gli immobili sono in regime di concessione demaniale marittima rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale;
- d) l'edificio della sede nel porto di Fiumicino, sito in via di Torre Clementina n. 286, in regime di concessione demaniale marittima da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale;
- e) gli arredi delle sedi di Civitavecchia e Fiumicino.

Articolo 3

1. Ai sensi del combinato disposto degli articoli 93 e 94 del Codice della Navigazione ogni pilota stipula con un'idonea impresa di assicurazione un contratto di assicurazione per la responsabilità civile derivante dai danni cagionati nell'esercizio dell'attività di pilotaggio, nei limiti di responsabilità di un milione di euro stabilito dall'art. 93 comma 2 del Codice della Navigazione, depositandone una copia nella sede della Corporazione.

Articolo 4

1. Per il disimpegno del servizio di pilotaggio, nei limiti di cui all'articolo 1, comma 1, la Corporazione deve disporre almeno dei seguenti mezzi nautici di proprietà dei piloti effettivi:

a) per il porto di Civitavecchia, di tre (3) mezzi nautici idonei per caratteristiche tecnico-nautiche e propulsive allo svolgimento del servizio, di cui almeno 2 (due) dotati di apparato radar o di altro sistema equivalente;

b) per il porto di Fiumicino, di due (2) mezzi nautici idonei per caratteristiche tecnico-nautiche e propulsive allo svolgimento del servizio, di cui almeno 1 (uno) dotato di apparato radar o di altro sistema equivalente.

2. Tutte le unità devono essere dotate di ricetrasmittente in VHF/FM nonché dei segni distintivi previsti dagli articoli 100 e 127 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione; devono inoltre rispondere a tutti i requisiti previsti dalle norme in materia di sicurezza della navigazione e dal Regolamento per prevenire gli abbordi in mare.

3. Qualsiasi modifica da apportare ai mezzi nautici ed alle relative pertinenze e dotazioni dovrà essere preventivamente autorizzata dal Comandante del porto di riferimento a seconda che trattasi del servizio di cui al comma 1, lettera a) o b).

Articolo 5

1. I mezzi nautici della Corporazione devono stazionare:

a) per il porto di Civitavecchia, presso il pontile Sardegna od in altro ormeggio assegnato dal Comandante del porto.

b) per il porto di Fiumicino, presso il porto canale di Fiumicino od in altro ormeggio assegnato dal Comandante del porto.

2. Almeno un mezzo nautico di quelli in servizio presso i porti di cui al comma 1, lettere a) e b), deve essere sempre pronto a muovere.

3. I mezzi nautici della Corporazione, previa autorizzazione del Comandante del porto ove normalmente stazionano, informata l'Autorità di sistema portuale, possono essere temporaneamente dislocati, a secondo del caso, nel porto di Civitavecchia o nel porto di Fiumicino, purché ciò non rechi nocumento alla regolarità del servizio.

Articolo 6

1. Le stazioni dei piloti di Civitavecchia e Fiumicino presso le sedi di cui all'articolo 2, comma 1, lettere c) e d), devono essere dotate di apparato radar o apparato equivalente (AIS).
2. Tutte le sedi di cui al comma 1, devono essere dotate di:
 - a) apparato ricetrasmittente in VHF/FM che abbia una portata tale da soddisfare adeguatamente le esigenze del servizio, efficiente e continuativo H24;
 - b) collegamento telefonico con almeno due linee esterne, sempre efficiente e continuativo H24;
 - c) collegamento internet;
 - d) apparato fax, efficiente e continuativo H24;
 - e) stazione meteorologica, efficiente e continuativa H24.
3. La Corporazione deve garantire l'ascolto radio H24 per il complesso portuale di Civitavecchia e garantire un turno di reperibilità telefonica H24 per il complesso portuale di Fiumicino. Presso la sede operativa di Fiumicino sarà garantito inoltre un ascolto radio dall'alba al tramonto a cura del pilota di servizio in quella sede.

Articolo 7

1. Il pilota in servizio deve essere sempre dotato di idonei mezzi di comunicazione e di tutti i dispositivi di protezione individuale necessari in virtù della particolarità del servizio espletato anche secondo le prescrizioni del medico competente nominato ai sensi del comma 4.
2. Il pilota deve essere altresì provvisto di un tesserino di riconoscimento, del documento di riconoscimento approvato e rilasciato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, secondo la Scheda n°3 – Parte B, punto 1.3.1, lettera c) del "Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali" – Ed. 26 aprile 2007, e vestire con decoro.
3. Qualora i piloti dovessero servirsi di veicoli per l'espletamento dei servizi a terra o per trasferimenti in porto, su tali mezzi deve essere esposta la scritta "PILOTI" o un logo identificativo recante, comunque, la scritta "PILOTI".
4. La Corporazione deve nominare un medico competente, che dopo aver valutato e approvato un unico documento di valutazione del rischio, ai sensi della vigente normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, programma ed effettua la sorveglianza sanitaria attraverso protocolli sanitari definiti in funzione dei rischi specifici.
5. Per la Corporazione, ai fini di cui al comma 4, il datore di lavoro ed il preposto sono rispettivamente incardinati presso la sede legale nel porto di Civitavecchia e la sede operativa del porto di Fiumicino.

Articolo 8

1. Il pilota, nel disimpegno del servizio, deve scrupolosamente attenersi alle disposizioni del Comandante del porto nella cui zona di giurisdizione si svolge la prestazione di pilotaggio e deve obbedienza al Capo pilota.
2. In conformità a quanto disposto dall'articolo 98 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, la potestà disciplinare sui piloti è esercitata dal Comandante del porto di Civitavecchia o di Fiumicino, a seconda della zona nella quale sia stata commessa l'infrazione.
3. Il Comandante del Porto di Civitavecchia esercita la vigilanza sull'organizzazione, l'amministrazione e la contabilità della Corporazione.
4. Le suddette Autorità marittime, ciascuna nell'ambito della propria competenza, in qualsiasi momento potranno effettuare ispezioni e controlli finalizzati ad accertare il regolare funzionamento per i connessi aspetti di sicurezza della navigazione e portuali, e potranno verificare l'attività svolta allo scopo di accertare che il servizio sia svolto in condizioni di efficienza e che la dotazione degli equipaggiamenti e delle attrezzature necessarie per lo svolgimento del servizio sia adeguato.

Articolo 9

1. Salvo casi particolari determinati da avverse condizioni meteo marine, il pilota prende, ovvero lascia, la nave da pilotare, nei suddetti limiti di espletamento del servizio, per:
 - a) Porto e rada di Civitavecchia, in ingresso, fuori dell'imboccatura del porto entro un raggio massimo di un (1) miglio dalle ostruzioni. In uscita, ad uguale distanza o anche prima, purché si sia accertato che non vi siano ostacoli alle libere manovre;
 - b) Porto e rada di Fiumicino, nel raggio di un (1) miglio dall'imboccatura del porto Canale e nel raggio di un (1) miglio dalle monoboe d'ormeggio denominate "R1" e "R2".
2. Per le strutture di ormeggio realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese fornacee, il pilota prende o lascia la nave da pilotare nel raggio di un (1) miglio dalle strutture stesse.

Articolo 10

1. Il pilota deve recarsi puntualmente a bordo delle navi da pilotare secondo gli orari comunicati dall'Autorità marittima competente.
2. Il pilota deve espletare le proprie mansioni personalmente e salire a bordo dell'unità da pilotare, salvo che il maltempo non lo consenta. In tal caso troverà applicazione l'articolo 129 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione.

Articolo 11

1. Nel caso di più navi che debbano muovere contemporaneamente, tutte le volte che sorgono dubbi sull'ordine da seguire nelle prestazioni, il pilota dovrà chiedere tempestivamente istruzioni all'Autorità marittima competente circa la precedenza da accordare alle navi stesse, nel rispetto della programmazione settimanale/giornaliera e sempre che tale Autorità non abbia già impartito disposizioni di massima.

Articolo 12

1. Per portarsi a bordo delle navi, il pilota, qualora i mezzi nautici di cui all'articolo 4 siano momentaneamente indisponibili, può servirsi dei rimorchiatori e di altri mezzi nautici del porto con caratteristiche analoghe o superiori a quelli di cui al suddetto articolo 4 e ritenuti idonei dall'Autorità marittima territorialmente competente.

Articolo 13

1. Il pilota, quando necessario, deve accertarsi del pescaggio della nave dei modi ritenuti più opportuni, in relazione alla capacità ricettiva dei fondali del porto, controllando altresì che la nave sia nelle condizioni tecniche necessarie per l'esecuzione della manovra di entrata ed uscita dal porto.

2. Il pilota, prima di salire a bordo, deve contattare il Comandante della nave chiedendo conferma a quest'ultimo circa la conformità alle normative in materia di sicurezza della navigazione delle dotazioni di bordo previste per il trasferimento del pilota.

3. Ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del Decreto Legislativo 24 marzo 2011, n. 53, qualora nell'esercizio delle proprie funzioni il pilota venga a conoscenza di anomalie che possono costituire un rischio per la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino deve immediatamente informare l'Autorità marittima per iscritto secondo un *form*, possibilmente in formato elettronico, contenente almeno le seguenti informazioni:

- a) nome, numero di identificazione IMO, nominativo internazionale e bandiera della nave;
- b) ultimo porto di scalo e porto di destinazione della nave;
- c) descrizione delle anomalie apparenti riscontrate a bordo.

4. Il pilota impegnato nelle operazioni di ormeggio, disormeggio e/o ancoraggio della nave, nei casi di cui al comma 3, deve comunque informare immediatamente l'Autorità marittima competente anche via VHF.

5. Il rapporto deve inoltre contenere le notizie atte a ricostruire l'avvenimento e l'esatta indicazione degli elementi meteorologici qualora si venga a conoscenza:

- a) di qualsiasi circostanza che contrasti con le norme contenute nel Regolamento del porto;
- b) di eventuali, possibili situazioni nelle quali si possano intravedere rischi per la security derivanti da illeciti intenzionali;

- c) più in generale, di qualsiasi ritardo o incidente che dovesse verificarsi durante il pilotaggio, compresi eventuali danneggiamenti alle banchine/pontili ed agli arredi portuali nel corso delle operazioni di ormeggio/disormeggio.

Articolo 14

1. Il pilota, prima di fornire qualsivoglia suggerimento al Comandante della nave, dovrà prendere visione della "IMO Pilot Card", "Wheelhouse poster" e "Manoeuvring booklet", previsti dalla Risoluzione IMO A.601 (15) e presenti a bordo della nave.
2. Il pilota, in particolare su navi di bandiera estera, deve accertarsi che tutti i suggerimenti dati al Comandante della nave, ed in particolare quelli relativi alle accostate da eseguirsi fedelmente nel corso delle manovre da parte del timoniere, siano correttamente compresi.

Articolo 15

1. Il pilota deve astenersi dal comunicare direttamente alla nave istruzioni dell'armatore e/o dell'agente marittimo circa l'accosto senza il preventivo assenso dell'Autorità marittima competente.

Articolo 16

1. I piloti, nel disimpegno del servizio di pilotaggio, devono scrupolosamente attenersi alle disposizioni impartite dall'Autorità marittima competente territorialmente, anche in situazioni di emergenza. In tal caso, i suddetti servizi si intendono resi a titolo gratuito.

Articolo 17

1. La Corporazione deve assicurare la regolarità del servizio in base alle esigenze dei traffici portuali ed evitare qualsiasi ritardo alle navi. A tal fine, fermo restando il disposto dell'articolo 98, del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, i piloti prestano servizio nell'arco delle 24 ore secondo il turno stabilito dal Capo pilota in base alle istruzioni della Capitaneria di porto nella cui zona di giurisdizione si svolge l'effettiva prestazione del servizio stesso. Il turno di servizio deve, a cura e sotto la responsabilità del Capo pilota, essere comunicato alle Autorità marittime competenti, alle quali devono altresì essere comunicate, senza ritardo alcuno, le eventuali sostituzioni in caso di assenza dal servizio per qualsiasi motivo.
2. I piloti in servizio devono avvicinarsi avendo cura che non derivino in alcun caso ritardi nel movimento delle navi. Il turno di servizio e i mezzi utilizzati per il trasferimento da una sede all'altra dei piloti devono essere idonei a garantire l'efficienza del servizio di pilotaggio tenendo in dovuta considerazione la distanza tra i due complessi portuali.
3. I piloti in turno di servizio non possono allontanarsi dalla sede senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità marittima competente e sono sempre reperibili ai recapiti telefonici che sono tenuti a comunicare alla stessa Autorità marittima.

4. Qualora, per causa di forza maggiore, un pilota si trovi nell'impossibilità di prestare il proprio servizio deve darne immediata comunicazione all'Autorità marittima competente ed alla Corporazione che provvederà per la pronta sostituzione.

5. Due (2) piloti liberi dal servizio per ogni turno devono rendersi disponibili, entro il tempo massimo di due ore dalla chiamata, per prestare la loro opera, se richiesta, nell'ambito dell'intera circoscrizione territoriale coperta dalla Corporazione.

Articolo 18

1. Oltre alle attribuzioni conferite dall'articolo 114 del Regolamento di esecuzione per il Codice della Navigazione compete al Capo pilota:

- a) riferire all'Autorità marittima competente su ogni fatto meritevole di menzione, in ordine allo svolgimento del servizio;
- b) segnalare all'Autorità marittima competente per territorio, nonché all'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione, le eventuali assenze e le infrazioni disciplinari dei piloti.
- c) stabilire, previo assenso dell'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione, il periodo di riposo dei piloti, curando che sia assicurata la regolarità del servizio;
- d) impartire disposizioni per la formazione professionale degli aspiranti piloti nel periodo di tirocinio di cui l'articolo 108 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione.

2. In caso di assenza del Capo pilota, tali doveri sono attribuiti al pilota più anziano in nomina.

Articolo 19

1. L'ordine di introito, di cui all'articolo 135 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione deve essere costituito da madre e figlia, bollato, numerato cronologicamente per ogni prestazione effettuata dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno e vistato dalla Capitaneria di porto competente in relazione alla zona dove è avvenuto il pilotaggio.

2. Gli ordini di introito potranno essere prodotti e firmati anche su formato digitale.

Articolo 20

1. Ai piloti franchi che per esigenze di servizio siano chiamati a prestare la loro opera di rinforzo, sarà dovuta, oltre alle normali competenze mensili di cui all'Art. 121 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, una diaria da stabilirsi dall'assemblea dei piloti effettivi e che sarà a carico della Corporazione.

Articolo 21

1. Il Capo pilota, alla fine di ogni anno solare, presenta alla Capitaneria di porto cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione di cui all'articolo 8, il rendiconto contabile annuale (mod.1)

in quadruplicata copia, di cui una viene trasmessa, dalla predetta Autorità marittima, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Ogni controversia che possa sorgere in materia di ripartizione dei proventi di pilotaggio è valutata, in prima analisi, dal Comandante del Porto di Civitavecchia.

3. A cura della Corporazione debbono essere istituiti, regolarmente tenuti e compilati i seguenti registri contabili:

- a) libro Giornale, o Libro di Cassa, con distinte colonne per le singole voci componenti le entrate e le uscite;
- b) registro dei consumi per l'esercizio dei mezzi nautici;
- c) libro inventario dei natanti e degli altri immobili, attrezzi ed arredi di cui è provvista la Corporazione;
- d) registro delle assenze dei piloti;
- e) gli atti, Registri o libri previsti dalle disposizioni vigenti (fiscali, lavoristiche, amministrative, sistemi di qualità, ecc.) e libro dei verbali delle assemblee;
- f) un registro contenente cognome, nome, data di nascita e domicilio dei piloti, dei pensionati, delle vedove e degli orfani, che deve essere tenuto nella sede legale della Corporazione a libera consultazione degli aventi diritto e a disposizione dell'Autorità marittima cui compete la vigilanza sulle attività della Corporazione.

4. La documentazione di cui al comma 3 potrà essere prodotta e firmata in formato digitale.

Articolo 22

1. Ferma restando l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio, secondo le disposizioni in vigore per i complessi portuali di Civitavecchia e Fiumicino, il Comandante del porto, con provvedimento motivato, in casi di necessità ed urgenza a tutela della sicurezza portuale e della navigazione, può prescrivere, anche alle navi non obbligate, l'impiego del pilota.

2. Tutte le unità esenti dall'obbligo del servizio, comprese quelle da diporto, qualora richiedano il servizio di pilotaggio, devono avvalersi di un pilota della Corporazione, previa comunicazione della Capitaneria di porto di giurisdizione, che stabilirà l'ordine e la precedenza di ingresso/uscita dal porto ai sensi dell'articolo 11 del presente Regolamento.

3. Nessun movimento di navi deve essere effettuato senza la preventiva autorizzazione dell'Autorità marittima territorialmente competente.

Articolo 23

1. Il potere disciplinare sui piloti è esercitato dal Comandante del porto competente per territorio ai sensi degli articoli 1249 e seguenti del Codice della Navigazione. Le infrazioni disciplinari commesse dai piloti sono punite a norma dell'articolo 1254 del Codice della Navigazione.

Articolo 24

1. Il presente Regolamento entra in vigore dalla data di approvazione ministeriale ed abroga i precedenti Regolamenti delle Corporazioni dei piloti di Civitavecchia e di Fiumicino.

IL DIRETTORE MARITTIMO DEL LAZIO

C.A. (CP) Giuseppe TARZIA

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Giuseppe", written above a simple, hand-drawn oval shape.