

N. 1712

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore BORNACIN

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 NOVEMBRE 1996

Istituzione della figura professionale del comandante delle
navi addette al servizio di pilotaggio portuale, altrimenti
detto pilotino di porto

ONOREVOLI SENATORI. - In un ambito ogni giorno più importante per l'economia italiana come è quello dei trasporti navali, si rileva una carenza normativa in merito a quell'aspetto delicato e pericoloso del trasporto navale che è costituito dalle operazioni di ormeggio e, più in generale, dal transito delle navi nel perimetro portuale.

Più esattamente ci pare necessario rimarcare la figura giuridica dell'addetto alla guida delle imbarcazioni dette pilotine, ossia del pilotino di porto, nell'ambito del servizio di pilotaggio portuale, anche in relazione alla diversa funzione del pilota di porto.

La pilotina è ordinariamente adibita al servizio di trasporto del pilota di porto dalla banchina alla nave che deve muoversi all'interno del perimetro portuale, e viceversa, essendo il compito del pilota di porto l'assistenza e il consiglio al comandante della nave su cui opera indicando la rotta da seguire, come stabilito dall'articolo 92 del codice della navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e successive modifiche e integrazioni).

Le pilotine sono imbarcazioni mediamente di 12 metri di lunghezza, iscritte nel registro navi minori, munite di licenza e di ruolino su cui devono essere iscritti tutti i marittimi facenti parte dell'equipaggio, con l'annotazione dei relativi sbarchi, imbarchi o movimenti di qualsiasi genere (articoli 1178 e 1287 del codice della navigazione).

I marittimi per poter far parte dell'equipaggio e quindi essere iscritti a ruolo devono essere in possesso per prima cosa del libretto di navigazione in corso di validità (articoli 427 e 428 del Regolamento del codice della navigazione, relativo alla navigazione marittima, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 dicembre 1952, n. 328, e successive modifiche e integrazioni), nonchè dei titoli professionali previsti,

sia di coperta che di macchina, effettuare sia la visita medica biennale che quella di imbarco, ed infine, qualora siano risultati idonei alle visite, stipulare la convenzione di imbarco.

Per capire meglio l'attività in questione, vorrei descrivere, prendendo ad esempio la fase di ormeggio di una nave, l'attività del pilotino di porto.

Quando una nave arriva nella rada di un porto, contatta via radio la stazione piloti per dare la sua posizione.

Il pilotino allora metterà in moto la pilotina, prenderà a bordo il pilota, lo trasporterà e lo farà imbarcare sulla nave che deve entrare.

Dal momento in cui la pilotina molla gli ormeggi per andare incontro alla nave, è solo ed esclusivamente il pilotino di porto che effettua qualsiasi tipo di manovra, così come è lui che decide il modo in cui deve affrontare il mare e, naturalmente, la navigazione: ma soprattutto la manovra di abbordaggio nei confronti della nave che ha richiesto l'ingresso in porto, per imbarcare il pilota sulla stessa.

Gli articoli 1222, 295 e 298 del codice della navigazione dicono espressamente che sia la manovra che ogni momento pericoloso della navigazione deve essere di esclusiva pertinenza e responsabilità del comandante e non la può dividere con nessuno.

È sensato affermare che la pilotina, dal momento in cui molla gli ormeggi è sempre in manovra, in quanto naviga in acque densamente solcate da imbarcazioni, specie motoscafi, di ogni genere, e ciò, per di più, in canali o imboccature portuali.

È chiaro che il momento in cui il pilotino esplica nella sua forma più piena la responsabilità nella decisione di manovra è quando effettua la manovra di abbordaggio per imbarcare o sbarcare il pilota di porto, manovra che viene effettuata con qualsiasi

condizione di tempo e di mare, di giorno e di notte, e che richiede attenzione per diversi fattori: forza e direzione del mare, velocità e direzione del vento, velocità della nave, posizione della nave, tipo di scafo della nave, e altri fattori ancora.

L'attitudine principale richiesta al pilotino di porto è l'adattamento alla situazione contingente - sempre variabile, sempre differente da quella del precedente abordaggio - e frequentemente può essere, per cause di forza maggiore, richiesto il repentino cambiamento della manovra e il suo adattamento alle mutate condizioni.

Appare evidente la necessità di decisioni istantanee, che possono essere prese in molti casi solo da chi ha il controllo materiale, con le proprie mani, del timone e dei comandi centralizzati della pilotina, e da questo si deduce chiaramente che - nel senso contemplato dagli articoli 1222, 295 e 298 del codice della navigazione - la responsabilità e il comando della pilotina sono solo ed esclusivamente del pilotino di porto.

Così come emerge chiaramente che l'attività del pilota di porto e del pilotino di porto hanno requisiti e caratteristiche professionali completamente distinte e separate.

Vi sono situazioni in cui la responsabilità del pilotino è ampiamente riconosciuta dalla legge:

1) nel caso di collisione con un natante, con lesione o decesso degli occupanti, fattispecie quest'ultima alquanto probabile, visto che le pilotine si muovono quasi sempre a velocità elevate;

2) in caso di caduta in mare del pilota nella fase, la più pericolosa, di imbarco o sbarco dalla nave, quanto ha un piede sulla biscagliola della nave e sulla scaletta della pilotina; la caduta in quel caso comporta altissime probabilità di morte, nel migliore dei casi per annegamento, altrimenti per lo stritolamento da parte delle eliche della pilotina o di quelle della nave; per capire le probabilità di tale rischio va ricordato come l'affiancamento alle navi in movimento possa avvenire con qualsiasi tipo di condizioni meteo-marine, spesso proibitive;

3) altri casi in cui la responsabilità penale del pilotino può essere rilevante sono quelli di incendio a bordo, avaria della pilotina, collisione - specie di notte - con qualche oggetto galleggiante, incidenti di qualsiasi natura occorsi nel trasporto di persone estranee alla Corporazione (periti, passeggeri rimasti a terra, eccetera).

L'attuale normativa, così come modificata dal decreto del Presidente della Repubblica 13 novembre 1987, n. 505, con l'introduzione del secondo comma dell'articolo 99 del Regolamento del codice della navigazione, è stata interpretata nel senso che il comando - e la connessa responsabilità - della pilotina quando il pilota è a bordo viene trasferito dal pilotino a lui, per cessare quanto il pilota sbarca dal mezzo, venendo riassunto dal pilotino.

Tale situazione parrebbe non trovare altri riscontri nella marineria, contrastando con l'articolo 334 del codice della navigazione, in relazione ad una duplice mansione di bordo, ora quella di comandante, poi quella di timoniere, e causando ai pilotini di porto anche un danno sotto il profilo professionale e retributivo, con il declassamento di qualifica, da «comandante» a «conduttore con comandi centralizzati», cioè, naturalmente, comportando anche un minore salario.

Pertanto, volendo tutelare la delicata funzione e insieme la professionalità, del pilotino di porto, per ragioni che sono strettamente collegate con la sicurezza della navigazione e l'efficienza portuale, proponiamo la modifica del secondo comma dell'articolo 99 del Regolamento del codice della navigazione, specificando, a definizione delle caratteristiche di questa attività, tre aspetti:

1) la funzione di comando delle imbarcazioni addette al servizio di pilotaggio è attribuita a marittimi abilitati, denominati «pilotini di porto»;

2) la necessità per detti «pilotini di porto» di un titolo professionale adeguato, quale è quello di capo barca per il traffico nello Stato, per motivi di sicurezza della navigazione;

3) la tabella di armamento di queste imbarcazioni deve essere, ugualmente per ragioni di sicurezza, di almeno due persone.

La richiesta del titolo professionale di capo barca per il traffico nello Stato - definito all'articolo 259 del Regolamento citato - è dovuta a evidenti motivi di sicurezza.

Infatti il pilotino di porto, per le caratteristiche professionali del suo lavoro, operando 24 ore su 24, con qualsiasi tipo di nave, venendo molto spesso impegnato anche in servizi di emergenza, deve essere a perfetta conoscenza delle regole per evitare gli abbordi in mare e di tutte quelle nozioni teoriche che permettano ad un marittimo di assumere il comando di una imbarcazione, e a maggior ragione nel caso di una pilotina in servizio di pilotaggio.

Ciò a differenza del titolo professionale di conduttore per il traffico locale - definito all'articolo 263 del Regolamento - che non pare offrire nemmeno quei requisiti minimi di sicurezza che permettono di svolgere con serenità tale di lavoro, e ciò per i seguenti motivi:

1) il titolo di conduttore per il traffico locale viene rilasciato a qualsiasi marittimo che ne faccia richiesta, avendo come condizione la sola effettuazione di dodici mesi di navigazione di coperta, senza sostenere nessun esame e quindi senza nessun obbligo di essere a conoscenza delle regole per evitare gli abbordi in mare, per la lettura della bussola, per la lettura della rosa dei venti, eccetera;

2) il titolo di conduttore per il traffico locale deve considerare comunque il limite massimo della stazza di cinque tonnellate per le navi passeggeri, mentre le pilotine sono mediamente da 10 tonnellate, e certo non possono essere considerate come adibite al trasporto merce;

3) detto titolo è adibito alla navigazione solo fino al limite massimo di tre miglia dalla costa e nei due circondari limitrofi ri-

spetto a quello di iscrizione, mentre al pilotino di porto molto spesso può accadere di andare oltre le tre miglia e, per ragioni di emergenza, può anche andare oltre i due circondari limitrofi;

4) infine, le pilotine sono registrate sulla licenza «in navigazione nazionale litoranea».

Per quanto riguarda, invece, la tabella minima di armamento di due persone, tale necessità appare di una limpidezza evidente data la specificità operativa delle pilotine che, ricordiamo ancora una volta, operano di giorno e di notte, senza interruzione e per tutto l'arco dell'anno, con qualsiasi condizione di tempo e di mare, affiancando navi in movimento.

I pericoli nei quali si può incorrere lavorando da soli sono molteplici:

1) dal più banale malore che, nel caso immobilizzi il pilotino di porto quando è solo a bordo, magari con l'imbarcazione in marcia, non si può considerare difficile l'ipotesi di una collisione con un altro mezzo nautico e con la scogliera, la diga foranea, un molo;

2) nel caso, sfortunato ma non improbabile, della caduta in mare del pilota di porto nella fase di imbarco o di sbarco, la presenza a bordo della pilotina di una sola persona rende praticamente impossibile anche il solo tentativo, per quanto difficile, di salvataggio, considerando che o il pilotino bada alla guida della pilotina o bada al recupero del pilota in mare, ma non può dare fare le due cose contemporaneamente e soprattutto con la prontezza che la situazione richiede, specie nelle condizioni non rare di mare cattivo o di operazione notturna;

3) la presenza di una sola persona a bordo rende improbo l'intervento efficace anche in eventuali altre situazioni di emergenza, come quelle che possono verificarsi a bordo per incendio, collisione, eccetera.

Per tutte le ragioni esposte si propone la modifica della normativa vigente.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il secondo comma dell'articolo 99 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni e integrazioni, è sostituito dal seguente:

«Le navi addette al servizio di pilotaggio di cui al primo comma sono comandate da marittimi abilitati denominati pilotini di porto che devono essere in possesso almeno del titolo professionale di capo barca per il traffico nello Stato, i quali garantiranno anche in caso di sciopero i servizi essenziali come previsto dalla legge 12 giugno 1990, n. 146; la tabella di armamento di queste navi deve essere, per ragioni di sicurezza, di almeno di due persone».

