



CIRCOLARE N. 21

1 Settembre 2007

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

**Il drammatico quadro sulla Normativa, Imprenditoria e
mercato del lavoro nel settore della Nautica da Diporto in Italia**

UNICA Nautica – NEWS & ATTIVITA – CIRCOLARE N. 21

Cari Amici e Colleghi,

Nei giorno scorsi ho avuto una lunga conversazione con il Ministero sulla attuale situazione normativa che altro non fa che creare innumerevoli problemi proprio agli Operatori più seri.

La normativa è confusa e di fatto anziché rappresentare lo strumento utile a fare emergere la professionalità ad arginare l' abusivismo, al contrario è materia di controllo e castrazione proprio per quegli operatori, che hanno investito, che hanno le carte in regola, personale qualificato e regolarmente imbarcato.

A Maggio ho inviato una lettera a tutte le redazioni delle riviste di settore chiedendo di mettere in guardia l' utenza a non firmare contratti di locazione e pagare direttamente gli Skipper, in quanto, così facendo, il cliente si assume tutte le responsabilità derivanti dal "temporaneo possesso del bene" (giusta interpretazione della parola *locazione*), sollevando da qualsiasi incombenza, a sua insaputa, lo Skipper, l' Armatore e l' Agenzia.

Nulla è stato pubblicato: forse le riviste di settore non vogliono dare risalto alla questione per non inimicarsi coloro che, abusivi o meno , fanno pubblicità sulle loro testate.

Il vero problema va ricercato nelle seguenti motivazioni:

1) Molti "Skipper" lamentano di non essere stati in grado di acquisire i titoli:

è una fandonia bella e buona: prima del Luglio 2005 era sufficiente fare un tuffo in piscina e remare su un pattino per ottenere il "Titolo professionale conduttore...", tutti sono stati avvisati da numerose ns circolari, la maggioranza le ha disattese.

Il perché va ricercato nel fatto che questi signori sono tutti dentisti, professionisti, dipendenti pubblici o privati, disoccupati od in pensione civile.

Il vero problema è che in effetti coloro che si lamentano non vogliono/possono iscriversi ad un ufficio di collocamento " Gente di Mare" e tantomeno essere imbarcati regolarmente per non perdere i benefici acquisiti e comunque sollevarsi da qualsiasi responsabilità.

La possibilità di conseguire un titolo c'è ancora oggi per tutti: è sufficiente sostenere l' esame da privatista nella scuola pubblica, per il conseguimento del diploma di istituto nautico e trovare un imbarco (su qualsiasi aggeggio galleggiante) per un anno!

Io mi sto appunto iscrivendo all' I.T.N. M. Colonna di Roma...!

Sostenendo successivamente l' esame di aspirante CLC si ha una qualifica ben superiore a quella di conduttore o di ufficiale del diporto!

Chi vuol fare il Geometra od il Ragioniere deve avere un diploma adeguato, che c'è di strano se questo viene richiesto anche per fare il Comandante?



**Il drammatico quadro sulla Normativa, Imprenditoria e
mercato del lavoro nel settore della Nautica da Diporto in Italia**

2) Gli Armatori non vogliono caricarsi delle responsabilità derivanti da un contratto di noleggio:

Il cliente che a fronte di un contratto di Locazione paga direttamente lo Skipper si assume tutti i rischi derivanti dal possesso temporaneo dell' unità, anche se comandata da un terzo designato. Il Cliente crede che al massimo perderà il deposito cauzionale (talvolta riassicurato), ma non è così: l' armatore può di fatto richiedere al cliente la rifusione di quanto non totalmente indennizzato dall' assicurazione, compreso il mancato guadagno per il fermo imbarcazione necessario alle riparazioni o derivante all' eventuale sequestro dell' imbarcazione per il non rispetto delle norme di navigazione.

3) Le Agenzie e le Soc. di gestione:

Hanno tutto l' interesse a proporre imbarcazioni di proprietà di privati. Costoro si aspettano solo di coprire qualche spesa, preoccupati della rata leasing in scadenza.

E' facile far loro accettare contratti a basso prezzo per ottenere maggiore competitività sul mercato e scavalcare la concorrenza.

Sono proprio queste le Agenzia che propongono prezzi stracciati e promuovono il Last-minute.

4) Il contratto:

Il contratto deve essere stipulato tra Armatore e Cliente. Molte Agenzie (soprattutto concessionarie di Cantieri) redigono con il proprietario dell' imbarcazione un "Mandato di Esclusiva per Locazione e Noleggio" in forza al quale sottoscrivono successivamente contratti di Locazione, figurando con la qualifica di "Armatore" dell' imbarcazione.

Di fatto un simile contratto non ha alcuna valenza legale, in quanto sottoscritto da chi non ha alcun potere, demandato questo esclusivamente all' Armatore od al massimo all' Agente Marittimo.

Queste Agenzie, non essendo in possesso di alcun "Mandato di Armatore" non potranno mai arruolare alcun membro di equipaggio !

Stiano in guardia quei Mediatori che propongono imbarcazioni di tale provenienza, senza essersi accertati sulla legittimità di coloro che arbitrariamente si nominano "Armatore": costoro colludono con l' Agenzia.

Ne il "Mandato di Esclusiva per Locazione e Noleggio", ne alcuna delega, possono sostituire il "Mandato di Armatore" prescritto dal Codice della Navigazione.

Questo il vero motivo per cui, non avendo titolo per imbarcare Marittimi a libretto, costoro rappresentano il vero ostacolo all' impiego di risorse titolate.

5) Le Associazioni e le scuole di vela:

Circoli Sportivi e Culturali, affiliati o meno a LNI o FIV, oltre quelle Associazioni riportate per esempio sul sito di Bolina alla pag.

http://www.bolina.it/nuovo_sito/linktolink/informazioni.php?offset=40&categoria=Associazioni



CIRCOLARE N. 21

1 Settembre 2007

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

**Il drammatico quadro sulla Normativa, Imprenditoria e
mercato del lavoro nel settore della Nautica da Diporto in Italia**

Propongono candidamente, con le più fantasiose "Missioni", locazioni, noleggi ed imbarchi alla cabina per "viaggi e crociere in barca" in una attività meramente lucrativa e certamente senza personale qualificato regolarmente imbarcato.

Sicuramente va rivista la normativa che tutela oltremodo associazioni, circoli sportivi e scuole di navigazione.

6) Riviste di settore :

continuano a pubblicare inserzioni di operatori palesemente abusivi e non fornire un chiaro quadro dei rischi corsi dall'utenza.

Insomma è chiaro che in questo scenario è davvero difficile trovare spazio e tantomeno chi disposto a sposare la ns causa, considerando poi la latitanza di operatori disposti a coalizzarsi nel reale interesse imprenditoriale e professionale comune.

I pochi che si associano sono unicamente interessati ad esporre un marchietto che gli dia credibilità, soprattutto se legato ad un ente politico, senza verificarne i reali interessi, spesso ben diversi da quelli pubblicamente palesati.

Credo che l' unica cosa che si possa fare è informare sulla questione i ns clienti.

Come???

Al momento avrei idea di pubblicare sul sito tutte le sigle di quelle imbarcazioni regolarmente iscritte a Locazione e Noleggio, per queste ultime facendo specifico riferimento al relativo ruolino equipaggio.

Questo progetto prevede che ciascun Armatore interessato renda disponibile copia del libretto di ciascuna imbarcazione, con la relativa annotazione (impiego e rilascio del ruolino)e n. di conto IPSEMA.

Tramite una adeguata informazione i clienti potranno verificare sul sito, confrontando con la Sigla di iscrizione dell' unità riportata sul contratto, se l' unità in questione risulta tra quelle certificate o meno.

Si farà obbligo di riportare sui contratti di Noleggio i dati del comandante ed il riferimento di imbarco sull' unità, trascritti sul suo libretto.

Perché mai chi in regola non dovrebbe aderire alla proposta?

Potrebbe avere successo? Quanti saranno disposti ad aderire alla proposta?

Buon vento a tutti

Il Presidente
Giuseppe Accardi