



Circolare n. 27 11 Marzo 2008
Utilizzo commerciale delle Unità da Diporto,
titoli marittimi ed imbarco

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Intervento al del Presidente di UNICA Nautica al
2° Convegno Nazionale del Diporto, Promosso dal Collegio dei Capitani,
Roma 11 Marzo 2008 Sede IPSEMA - Roma

Al fine di risparmiare tempo o perdersi in lunghe disquisizioni, riporteremo numeri e dati concreti , come segue:

Con la risoluzione 1 della Conferenza dei Paesi aderenti all'IMO tenutasi a Londra il 7 luglio 1995, sono stati adottati gli emendamenti all'Annesso alla Convenzione IMO del 1978 con la quale è stato adottato il codice di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi;

Per assumere il comando di un'imbarcazione o di una nave da diporto nell'attività di charter è necessario possedere uno dei titoli professionali marittimi previsti dal codice della navigazione, di seguito indicati, idoneo per imbarcare sulle navi commerciali. Il titolo è valido se è stato rilasciato in applicazione della Convenzione IMO STCW '78 – Emendamenti '95 (Capitoli II e III). La patente nautica non è valida per assumere il comando di unità impiegate nel noleggio.

Le norme transitorie citate all' Art. del D.L.vo 171/2005 sanciscono che il titolo professionale conduttore imbarcazioni da diporto adibite a noleggio, mantiene la propria validi e specie, permettendone l' imbarco su unità da diporto battenti bandiera Italiana, adibite al noleggio, entro le acque territoriali.

Unità da diporto private possono oggi essere condotte da marittimi in possesso della sola patente nautica (non un titolo professionale) purchè regolarmente imbarcati dal proprietario purtroppo, ad oggi, senza poter far valere la navigazione ai fini del conseguimento di titoli per il diporto.

Il titolo professionale è solo un prerequisito per l' imbarco su unità da diporto utilizzate in ambito commerciale come definito dall' Art. 2 del D.L.vo 171/2005, ma solo il regolare ARRUOLAMENTO del Marittimo Titolato ne consente la conduzione, oltre a fruire di tutela assicurativa e pensionistica .

Giuste le lamentele di coloro che oggi , per conseguire il titolo professionale più basso (Ufficiale del Diporto) devono imbarcare per un periodo di 36 mesi, di cui 24 su unità adibite a noleggio, considerata la ridotta stagionalità di questo lavoro: stiamo lavorando, in sinergia con il Ministero e le altre Associazioni, per trovare una perseguibile soluzione al problema.

I dati:

Fonte IPSEMA a Dicembre 2006 Unità da Diporto Assicurate nel 2006

Tipologia Unità	Diporto Puro	Noleggio	Totale
Imbarcazioni Motore	740	151	891
Imbarcazioni Vela	72	10	82
Navi da diporto	65	4	69
Totali	877	165	1.042



Circolare n. 27 11 Marzo 2008
Utilizzo commerciale delle Unità da Diporto,
titoli marittimi ed imbarco

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Commenti: come detto, nel diporto puro non necessitano titoli marittimi, ma è sufficiente la Patente Nautica. Tuttavia la maggior parte dei Privati, proprietari delle Navi da diporto ed Armatori di Navi adibite al Charter, assumono personale qualificato per lo più aspiranti e Capitani di Lungo Corso.

Possiamo quindi dire che titolati con le qualifiche del Diporto, arruolati su Imbarcazioni a Motore e Vela utilizzate in attività di Charter sono 165, di cui solo pochissimi su imbarcazioni a Vela.

Molti sono pronti ad interpretare questi numeri adducendo alla scarsità di Titolati presenti sul mercato.

Riportiamo di seguito i dati fornitici dal Ministero dei Trasporti, come segue:

Coperta				Macchina			
Ufficiale	Capitano	Comandante	Totale	Ufficiale	Capitano	Direttore	Totale
178	85	474	737	57	24	123	204

737 Comandanti titolati per il noleggio, contro 165 unità iscritte: rapporto 4,5:1

Si badi bene che da questi numeri sono esclusi i titoli non IMO, vale a dire: Conduttori, Marinaio autorizzato al traffico e Padrone Marittimo i cui numeri non sono disponibili ma valutati in oltre 2.000.

Contrariamente alle aspettative (ed alle voci di Banchina) i titolati presenti sul mercato del Charter, sono quindi di gran lunga più numerosi rispetto alle unità disponibili in attività di noleggio.

Si precisa inoltre che, a causa di una errata comunicazione in cui veniva detto che il titolo professionale conduttore permetteva di navigare anche in acque internazionali, molti di coloro che sono in possesso di questo titolo, non hanno approfittato per sostenere in tempo utile l' esame di Ufficiale del Diporto.

Analisi delle motivazioni:

Con un contratto di Noleggio l' armatore, in relazione al fatto che il comandante è un suo dipendente, si assume tutte le responsabilità della navigazione mentre, facendo firmare al cliente un contratto di Locazione, demanda tutte le responsabilità al Cliente.

Troppo comodo fregiarsi del titolo di Azienda e scaricare su terzi responsabilità proprie dell' Impresa

Per contro è anche vero che le procedure di imbarco e sbarco nel diporto, essendo assimilate a quelle del mercantile, sono impegnative e disincentivanti, ci auguriamo che il Ministero, così come da noi sollecitato, emani una norma procedurale attuabile con facilità.

In considerazione del fatto che indubbiamente il nostro è, per motivi facilmente intuibili, ancora un lavoro stagionale, è realmente difficile reperire Marittimi disposti ad imbarcarsi per periodi brevi.

Ragionando su quanto esposto, la reale soluzione al problema è quella di poter garantire una continuità lavorativa sia per il marittimo del diporto che per gli Imprenditori che investono.

Ciò può ottenersi unicamente debellando l' abusivismo che toglie lavoro a tutti ed auspicare che tutti i lavoratori del settore si adeguino alle normative vigenti, così da far crescere professionalità e maestranze, epurando quell' imprenditoria d' assalto che danneggia tutto il settore.



Circolare n. 27 11 Marzo 2008
Utilizzo commerciale delle Unità da Diporto,
titoli marittimi ed imbarco

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Sarebbe auspicabile che le autorità marittime, rivolgersero la dovuta attenzione al fenomeno dell' Abusivismo: spiace riscontrare che operatori e marittimi in regola vengano più volte controllati anche nella stessa giornata, mentre il vicino abusivo sembra essere invisibile probabilmente a causa di carenza di strumenti adeguati , od inefficacia degli stessi, a fronte spesso di fantasiose argomentazioni di chi lavora a dispetto delle norme.

Per ultimo è utile ricordare a chi lamenta l' istituzione di corsi, esami e mesi di imbarco per ottenere i titoli, che nei paesi anglosassoni solo per iscriversi all' esame per il titolo di Yacht Master offshore si devono dimostrare: imbarco di 50 giorni continuativi in mare aperto, 3.000 miglia di navigazione su navi passeggeri, certificati a libretto, 5 passaggi oltre le 60 Miglia con mansioni di guardia, 30 ore di guardia notturna per periodi non inferiori a 6 ore. L' esame consiste in una prova orale esaustiva in cui il candidato viene interrogato su qualsiasi argomento ed una prova pratica lunga e complessa.

Chi dice che il nostro titolo dovrebbe essere equiparato a quello di maestro di Sci, sappia che per ottenere il brevetto di Maestro o guida alpina si devono frequentare corsi CAI lunghi e costosi : un anno e mezzo ! ed in oltre sono obbligati a corsi annuali di aggiornamento con costi elevati sia propri del corso che di soggiorno.

Il Presidente
Giuseppe Accardi