



Tavolo di Lavoro istituito dal Collegio dei Capitani Titoli Marittimi

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

Roma, 06 Giugno 2008

Prima di ogni determinazione, reputo necessario identificare i reali obiettivi che si intendono perseguire, cui il disposto normativo dovrà essere redatto per una agevole applicazione, rispondendo a principi di chiarezza ed equità.

Di seguito i punti essenziali:

- 1) Chiunque svolga, a qualsiasi titolo, un attività remunerata a bordo di unità nautiche da diporto o mercantile, deve essere regolarmente imbarcato, munito dei titoli professionali ed aver sostenuto i corsi STCW richiesti in relazione alla mansione ricoperta ed il tipo di navigazione effettuata, oltre ad avere una posizione previdenziale ed assicurativa adeguata.
- 2) La normativa deve in primo luogo trovare efficacia atta a garantire la crescita professionale del marittimo e contrasto al lavoro nero ed abusivo
- 3) In conseguenza a quanto al punto 2) la norma non deve in alcun modo rappresentare ostacolo alla crescita del parco di nuove leve, anzi essere gradita e di incentivo per le nuove risorse di cui il comparto necessita, rappresentando al contempo spunto per coloro che fino ad oggi hanno operato in nero od abusivamente, a regolarizzare la propria posizione.
- 4) La norma deve tener conto della professionalità acquisita da coloro che fino ad oggi, pur se con titoli inadeguati, hanno maturato esperienza nel settore (ma che fuor di dubbio rappresentano un patrimonio professionale certamente non trascurabile), evitando inoltre il rischio che costoro vengano privati del lavoro.
- 5) È sicuramente un nonsenso dividere drasticamente la carriera Mercantile da quella del Diporto, tanto più che i programmi d' esame sono identici, incentrati oggi solo sulla teoria, con risibile riscontro sulla pratica, tanto più che risulta più agevole la crescita professionale nel Mercantile che non nel Diporto.

Esempio: il marittimo imbarcato su una bettolina matura velocemente mesi di imbarco (considerando che in questo caso il lavoro non è stagionale ma a tempo indeterminato) mentre nel diporto si devono maturare mesi di imbarco a bordo di unità adibite al Charter in navigazione internazionale, senza considerare l' esigenza di tali unità e che in questo caso il lavoro ha certamente natura stagionale.

- 6) Nel diporto è indispensabile identificare una prima qualifica, che nel Mercantile non trova riscontro, ovvero quella del lavoro a bordo di unità di lunghezza inferiore ai 18 metri, in cui chi assume il comando ha al contempo ruolo sia di coperta che di macchina, dovendo provvedere in totale autonomia alla condotta dell' imbarcazione, agli adempimenti burocratici, all' accoglienza turistica degli ospiti, alla manutenzione di primo livello, alla condotta a Vela, agli ormeggi ed alla pulizia dell' imbarcazione.

E' ridicolo constatare che chi ha avuto fortuna di conseguire il "titolo professionale conduttore unità da diporto adibite al noleggio" possa condurre senza limiti unità di lunghezza fino a 24 metri avendo semplicemente superato un esame di voga e di nuoto, mentre oggi si richiedono 36 mesi di imbarco di cui 24 su unità adibite al noleggio.

Al contempo uno studente di 18 anni che abbia trovato imbarco (non navigazione) per 12 mesi a bordo di una non ben definita unità nautica, può condurre (pur senza esperienza di mare e tantomeno velica), le medesime unità, in totale autonomia, assumendosi tutte le responsabilità, anche nei confronti degli ospiti presenti a bordo !



Tavolo di Lavoro istituito dal Collegio dei Capitani Titoli Marittimi

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

Detto questo sono dell' avviso che le carriere del diporto e del mercantile debbano essere unificate nel percorso formativo, identificando quali possano essere specifici argomenti d' esame o corsi formativi, tesi ad affinare la vocazione nell' uno o nell' altro comparto dando possibilità a chi in possesso dei reciproci requisiti a migrare nell' uno o nell' altro settore, dando quindi reale valenza alla continuità di imbarco senza il rischio di perdere i requisiti di cui al DECRETO 30 novembre 2007.

Ancora va rilevato che il D.L.vo 171 del 2005 indica quali uniche attività commerciali praticabili con unità da diporto quelle relative a: Locazione, Noleggio, Assistenza alle immersioni e scuola nautica tesa al conseguimento della patente nautica.

Quanto sopra va inteso quale veto a qualsiasi diverso uso lucrativo delle unità da diporto, pertanto attività mistificate da avvincenti titoli quali " Vela e meditazione", "Hotel Cruising", "Imbarco alla Cabina", "vela e Gourmet", "Vela Relax", "Scuola di navigazione", "Scuola regata", "crociera scuola" ecc... diversamente da quanto interpretato da qualcuno, non sono attività non regolamentate e quindi di libera attuazione, anzi vietate in quanto ricadono nell' attività di trasporto persone, dominio di unità classificate da lavoro.

Analizziamo i settori:

Noleggio: la norma è chiara, ma sono proprio gli armatori che, titoli o non titoli, non vogliono arruolare personale per non assumersi i rischi dell' unità che troppo spesso è di privati gestita a fronte di semplici scritture private, senza regolare dichiarazione d' Armatore.

Locazione: il cliente, munito di regolare patente nautica, firma il contratto , effettua la navigazione assumendosene i rischi. Il testo di legge va modificato, imponendo che il contratto possa essere sottoscritto solo se il cliente è in possesso di regolare patente (così come avviene se qualcuno affitta un autoveicolo dalla Hertz) evitando quindi il rischio di sostenere la Locazione con Skipper.

Assistenza alle immersioni: In questo caso non vengono richiesti titoli professionali, la cosa potrebbe avere riscontro se consideriamo l' utilizzo del mezzo quale "uso in conto proprio" per il raggiungimento della zona di immersione, a distanza non significativa dalla base, in esclusione di ulteriori servizi di bordo quali pernottamento o somministrazione di alimenti, ricadendo diversamente nel noleggio.

Scuola Nautica: anche in questo caso, ma non si comprende perché, il settore sembrerebbe normato solo dai regolamenti provinciali che rilasciano autorizzazione anche per chi a bordo delle unità funge da istruttore.

Se per istruttore si intende una figura professionale, regolarmente retribuita, non si comprende perché questi sia esonerato dall' essere considerato un marittimo e quindi tenuto ad avere titoli professionali, imbarco e posizione previdenziale, oltre, ma accessoria, autorizzazione della provincia !

Circoli Nautici e Associazioni Sportive e Culturali: La fattispecie di queste attività prevede la caratteristica di non avere finalità di lucro: i servizi sono erogati a favore degli iscritti, cui deve far fronte la sola quota di iscrizione. Queste realtà sono invece pretesto per attività palesemente lucrative, e scusante per mettere a bordo skipper privi di formazione professionale, titoli, imbarco ed assicurazione, ma regolarmente retribuiti

Scuole Vela, di navigazione, di regata: é sufficiente dare uno sguardo su internet per comprendere quante siano queste realtà e che abbiano palesemente attività lucrativa, anche in questo caso troviamo a bordo skipper privi di titoli professionali, imbarco e posizione previdenziale, ma retribuiti.

Le sintetiche note di cui sopra devono farci riflettere sulle opportunità perse (e quindi di maestranze marittime) a fronte di una mancanza di chiarezza dell' impianto normativo, ma soprattutto della totale assenza di strumenti e controlli da parte dell' autorità marittima.



Tavolo di Lavoro istituito dal Collegio dei Capitani Titoli Marittimi

Unione Nazionale
Imprenditori Charter
nautico Associati

Unica Nautica : Associazione senza fine di Lucro a tutela dei diritti degli Operatori Professionali e dell' Utenza del Charter Nautico

Pensiamo a quanti marittimi potrebbero essere impiegati (e con la dovuta professionalità) nelle diverse scuole nautiche (in Italia sono circa un migliaio), sulle unità di fantomatici circoli velici che fanno scuola regata a pagamento (vedi gli imbarchi a pagamento per Roma per tutti, campionati invernali, Crociere scuola ecc), per non pensare al personale gregario imbarcato su attività quali Hotel Cruising o Vela e massaggi, che presuppongono la presenza di Hostess, cuochi e marinai fisioterapisti.

Altro punto da considerare con estrema urgenza è quello della farraginosità delle procedure di Imbarco e sbarco sulle unità da diporto, che dovrebbero essere invece assimilate a quelle della pesca, vedi Art 172 Bis Cdn.

Spesso troviamo armatori di più unità che vengono collocate sia in locazione che in noleggio, un comandante alle dipendenze di un armatore con più unità si trova a dover sbarcare il sabato mattina da una unità e reimbarcare dopo pochi minuti su un' altra unità: impossibile fare le due pratiche in tempo utile, e tantomeno la visita preventiva !

Stessa semplificazione dovrebbe essere estesa per i Consorzi di imprese.

L' attuazione di una simile procedura snella ed attuabile concorrerebbe certamente a veder moltiplicare il numero di maestranze che verrebbero impiegate nel settore e non certamente una riduzione come qualcuno vorrebbe far sembrare, dominio oggi del solo lavoro irregolare.

U.N.I.C.A. Nautica
Il Presidente
G. Accardi