

Con il patrocinio di
U.N.I.C.A. Nautica
Unione Nazionale Imprenditori Charter nautico Associati



I TITOLI PROFESSIONALI PER LA NAUTICA DA DIPORTO

**Effetti del Regolamento recante l'istituzione e la disciplina
dei titoli professionali del diporto Decreto 10 maggio 2005, n.121**

**Bozza definitiva delle Modifiche al Decreto Titoli concordate dal
Tavolo Tecnico istituito dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti**

**Raccolta del carteggio dei documenti e delle note intercorso tra
le Associazioni di settore e il Ministero dei Trasporti**

a cura di
Giuseppe Accardi

Sommario

Ringraziamenti	6
Introduzione.....	7
Le convenzioni internazionali che regolano la navigazione	8
Stralcio degli emendamenti della convenzione STCW, regola 1/3.....	9
La Nautica da Diporto	10
Riferimenti normativi di base.....	12
Gruppi di lavoro interassociativi costituitisi nell'aprile 2006.....	15
Definizione di Nave dal <i>Codice della Navigazione</i> e Definizione di Unità da Diporto dal <i>Codice della Nautica</i> da Diporto	20
Imbarco su Mercantile ed imbarco su Unità da Diporto	21
Il lavoro marittimo nel diporto.....	22
Categorie del personale navigante.....	23
Diporto e lavoratori marittimi del diporto	25
Imposta di Bollo e di Registro una inutile gabella che dissuade il regolare arruolamento	28
Semplificazione delle procedure di imbarco e sbarco.....	30
Tabelle di armamento e numero dei componenti l'equipaggio	31
Cenni sulla nascita del D.M. 121/2005 – Decreto Titoli	34
Gli attori istituzionali del diporto.....	36
Certificazioni commerciali britanniche – Small Commercial Vessel.....	37
Gli effetti della definizione italiana di “Unità da Diporto adibite ad attività commerciale”	38
Convocazione del Ministero dei Trasporti per la revisione del D.M. 121/2005	39
Convocazione del Ministero dei Trasporti per l'approvazione definitiva delle modifiche al D.M. 121/2005	40
Testo delle modifiche definitive al D. M. 121/2005.....	41
Esito della riunione del 2 /02/ 2010 per l'approvazione delle modifiche al D.M. 121/2005	57
Sollecito di UNICA Nautica alla ratifica del nuovo decreto Titoli	61
Comunicato del Ministero dei Trasporti sullo Status del nuovo Decreto.....	62
Commenti di UNICA Nautica al comunicato del Ministero dei Trasporti sullo status del Decreto	63
Risposta del Ministero dei Trasporti ai commenti di UNICA Nautica.....	65

Lettera di rimostranze di UNICA Nautica indirizzata a tutte le Istituzioni	66
Effetti della procrastinata delibera del nuovo Decreto	68
Riunione a Viareggio delle Associazioni di Marittimi promossa dall'Agenzia De Felice ...	69
Commenti di UNICA Nautica sui contenuti dell'incontro di Viareggio	70
9 novembre 2010, seconda riunione a Viareggio delle Associazioni dei Marittimi	72
Commenti di UNICA Nautica sulla riunione a Viareggio del 9 novembre 2010	74
Articolo su <i>Vita e Mare</i> sullo status dei Marittimi del Diporto.....	76
Convocazione del 13 dicembre 2010 del Ministero dei Trasporti	77
Verbale della riunione del 21 dicembre redatto dal Ministero dei Trasporti.....	81
Integrazioni al Verbale di riunione inviate da UNICA Nautica.....	84
La “smania” delle abilitazioni anglosassoni.....	87
Quesito posto da UNICA Nautica al Ministero dei Trasporti sui titoli britannici.....	89
Testo originale e traduzione delle previsioni RYA sulle abilitazioni britanniche.....	92
Analisi sulle difformità tra le abilitazioni britanniche e le qualifiche italiane.....	95
Il “ <i>Porcellum Nautico</i> ”: il subdolo tentativo di minare il lavoro dei Marittimi del Diporto	96
La comunicazione di UNICA Nautica e le attività tese a far decadere il “ <i>Porcellum</i> ”	98
Gli emendamenti 7-bis, 7-ter e 7 quater dell'Art. 3 del Decreto Ministero dello Sviluppo n. 70	100
Articolo su <i>Vita e Mare</i> sul Decreto n. 70 del Ministero dello Sviluppo.....	102
Considerazioni finali dell'Autore	104
Appendice: “ <i>La locazione con skipper</i> ”.....	106

Un ringraziamento speciale a Carla Massi e a Paolo Venturini, per il loro determinante e prezioso contributo alla realizzazione di quest'opera.

Un grato riconoscimento di stima a:

Capitano di Corvetta Giovanni Calvelli

Dott.ssa Vanda Rebuffat

I° Maresciallo Giuseppe Ardito

per la loro cortesia e dedizione istituzionale al proprio lavoro.

Introduzione

Mare azzurro e infinito. E poi l'ondeggiare della navigazione scrutando la costa e l'orizzonte, i bagliori notturni dei fari e le luci dei paesini arroccati sui pendii che si affacciano sull'acqua, il cielo costellato da migliaia di puntini luminosi, il chiarore lunare che allunga le ombre in coperta, tracciare la posizione della nostra nave sulla carta nautica e calcolare la rotta che lentamente ci farà raggiungere la destinazione prefissata...

Che meraviglia sentire lo sciacquio del mare solcato dalla prua che lo fende con potenza e determinazione, mentre attorno il brulichio dei pesci e il volo dei gabbiani ci tengono compagnia con una danza frenetica e pur sempre elegante.

Tutto questo ha da millenni affascinato l'uomo che si è confrontato in una continua sfida ostinata con gli elementi, scoprendo nuove tecniche, materiali e strumenti che gli consentissero di raggiungere indenne mete sempre più lontane e fantastiche, alla conquista di nuove terre e nuovi mercati con cui stabilire scambi di ogni genere.

Nasce così la Marina Mercantile.

Ideata dai quegli armatori che, al soldo di governi e potenti commercianti, solcano i mari per scambiare le più diverse mercanzie con popoli lontani.

Marina Mercantile da sempre minacciata da masnade di derelitti, ma eccellenti marinai, i pirati, che assaltano i navigli per rubarne le merci.

A loro difesa interviene la Marina Militare distratta da istituzionali compiti di presidio del territorio, a difesa dei beni dei propri conterranei, marinai e imprenditori commerciali.

Il trasporto sull'acqua è, ancora oggi, il mezzo più efficace per trasportare grandi quantità di merci e di persone sulle lunghe distanze, indispensabile per raggiungere i continenti separati dal mare.

La nave diviene quindi il mezzo di comunicazione che sposta genti, culture e merci da un punto all'altro del globo.

A bordo il comandante si assume la responsabilità della navigazione e della sicurezza della nave, delle persone presenti a bordo e delle merci affidategli per il trasporto.

C'è chi del mare ha fatto la propria professione e chi sale a bordo unicamente per proprio piacere, sport o svago, ma tutti, indistintamente, devono rispettare, con coscienza, il bene comune che rappresenta e la forza degli elementi che lo governano.

Le convenzioni internazionali che regolano la navigazione

La navigazione non è scevra da rischi, nonostante le competenze dei comandanti. Il mare ha una potenza incredibile: onde mostruose sommergono le navi, le tempeste scaraventano gli scafi sugli scogli, le strutture cedono, gli impianti prendono fuoco e gravi infiltrazioni di acqua fanno affondare le navi. Si registrano collisioni e incagli, incidenti tanto frequenti da definirli “avarie comuni”. Si perdono vite umane e carichi preziosi.

È così che, proprio con il trasporto marittimo, nascono le prime assicurazioni: i prestigiosi LLOYDS di Londra che istituiscono un registro delle navi nel quale, per ciascuna unità, è valutato minuziosamente il margine di rischio di sinistro, determinando quindi il premio assicurativo sulla base delle specifiche caratteristiche tecniche, robustezza, materiali e tecnologie utilizzati, della natura del viaggio e delle avarie che nel tempo ciascuna singola unità ha subito. Viene altresì valutato il curriculum, l’esperienza e la capacità del comandante cui le navi sono affidate.

Nascono strutture di soccorso e vengono sottoscritti accordi fra Paesi diversi.

La Nave è un territorio dello Stato di bandiera, che deve essere legittimata a trovare accoglienza, supporto e ormeggio nel porto straniero.

Si redige il *Diritto della Navigazione* sottoscritto da tutti i Paesi che hanno un affaccio sul mare, si determinano gli obblighi del soccorso in mare e si demanda la funzione di coordinamento e vigilanza alle Marine Militari dello Stato, determinando norme condivise per la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare.

Sempre più, fino ad arrivare ai giorni nostri, queste convenzioni hanno pertanto carattere di internazionalità e sono oggetto di continue revisioni e aggiornamenti.

Per citarne alcune:

IMO	International Maritime Organisation
ILO	International Labour Organisation
Montego Bay	Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare
STCW 95	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (<i>Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per la Gente di Mare</i>)

La navigazione, qualunque ne sia la finalità ha, quindi, inevitabilmente carattere di internazionalità e ciascuna nazione non può sottrarsi alle norme stabilite dalle convenzioni stipulate dai Paesi contraenti.

Deroghe parziali sono tuttavia ammesse, sancite individualmente da ciascuna nazione, per la navigazione nelle acque territoriali marittime interne, prevalentemente per quanto riguarda l'attività di pesca locale.

Riportiamo a suffragio, la *Regola 1/3 della Convenzione STCW* :

ADOZIONE DEGLI EMENDAMENTI ALL'ALLEGATO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUGLI STANDARDS DI ADDESTRAMENTO E TENUTA DELLA GUARDIA PER I MARITTIMI (STCW), 1978/1995

Per quanto riguarda le navi che hanno il diritto di battere la bandiera di un Contraente, regolarmente adibite a viaggi costieri (near coastal voyages), al largo della costa di un altro Contraente, il Contraente di cui la nave ha diritto di battere la bandiera, prescriverà i requisiti di addestramento, esperienza e certificazione, per i marittimi che prestano servizio a bordo di tali navi, per lo meno uguali a quelle del Contraente al largo della cui costa la nave è impiegata, purché non superino i requisiti della Convenzione nei riguardi delle navi non impiegate in viaggi costieri (near coastal voyages).

I marittimi imbarcati su una nave che estende il suo viaggio oltre il limite di quello che è definito come viaggio costiero (near coastal voyages) da un Contraente ed entra in acque non coperte da tale definizione dovrà adempiere agli appropriati requisiti sulla competenza (previsti) dalla Convenzione.

Le norme internazionali sancite dalla convenzione STCW 78/95 prescrivono l'obbligo di specifici certificati di competenza (titoli marittimi) per tutti coloro che prestano servizio a bordo.

I suddetti certificati di competenza devono essere in corso di validità, e riconosciuti nella forma e nella sostanza dal paese nelle cui acque territoriali si sta navigando.

La Nautica da Diporto

La nautica da diporto, marginalmente citata dagli Artt. 213-218 del Codice della Navigazione, trova concretezza in Italia con la Legge quadro n. 50 dell'11 febbraio 1971, che le conferisce propri riferimenti normativi.

In quegli stessi anni, per far fronte agli elevati costi di acquisto ed esercizio delle navi e imbarcazioni da diporto, comincia a prendere corpo il fenomeno della locazione e del noleggio di queste unità, determinandone una precisa finalità commerciale.

Il fenomeno ebbe subito uno sviluppo considerevole tanto che, nel 1996, viene inserito con l'Art. 10 della Legge 23 dicembre 1996, n. 647, il “Titolo Professionale Conduttore imbarcazioni da diporto adibite al Noleggio”, nell'intento di qualificare chi, facendone una professione, assumeva il comando e la responsabilità della navigazione e delle persone presenti a bordo, dandone valenza anche sul piano assicurativo.

Nel 1978 l'Italia sottoscrive la convenzione Internazionale STCW, modificata e aggiornata nel 1995, con la quale i Paesi contraenti si impegnano a qualificare tutte le maestranze che lavorano a bordo delle unità nautiche, attraverso un percorso formativo minuziosamente definito, obbligatoriamente regolamentato, certificato e controllato dalle Autorità Marittime di ciascun Paese, cui è affidata la vigilanza.

Nel 1993 il Governo Ciampi accorpa le competenze del Ministero della Marina Mercantile e ne cambia la denominazione in Ministero dei Trasporti e della Navigazione, a sua volta accorpato, con la Riforma Bassanini nel 2001, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è uno dei corpi tecnici della Marina Militare - Ministero della Difesa e le sue sedi sono uffici periferici dell'Amministrazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella provincia marittima.

Alla Capitaneria di Porto – Guardia Costiera è affidata la vigilanza e la gestione amministrativa, la sicurezza della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare e in genere tutte le attività marittime connesse alla fruizione del mare nella più ampia accezione del termine.

Il 4 luglio 2003 viene emanata la Legge 172 “*Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e il turismo nautico*”, che apporta modifiche alla già citata Legge n. 50/71. A questa fanno seguito il D.M. n.121 del 10 maggio 2005 “*Regolamento recante l'istituzione e la disciplina dei Titoli Professionali del Diporto*” e il Decreto Legislativo n.171 del 18 luglio 2005 “*Codice della Nautica da Diporto*”.

È d'obbligo precisare che, per quanto si sia voluto dare alla nautica da diporto una propria connotazione giuridica, la legge è stata palesemente

mutuata del *Codice della Navigazione* di cui ne viene dato riferimento “soltanto per ciò che non trovi espressa previsione nella Legge Speciale”.

Proprio riferendosi al Codice della Navigazione, l’Art. 321 definisce “*Equipaggio il complesso delle persone gerarchicamente organizzate, imbarcate sulla nave e destinate al servizio della stessa*”, a differenza delle persone che sono a bordo con altre finalità quali ad esempio passeggeri, studiosi, tecnici, ricercatori, guide turistiche ecc.

All’equipaggio sono demandati gli obblighi di diritto pubblico, la cooperazione alla salvezza della nave e delle persone imbarcate in caso di sinistro o naufragio.

Questi obblighi, espressamente citati dal *Codice della Navigazione*, evidenziano un carattere marcatamente pubblicistico che prescinde dagli aspetti contrattuali propriamente detti.

L’arruolamento è condizione essenziale per essere componente dell’equipaggio, consolidato in forma solenne con l’annotazione sul ruolo o ruolino equipaggio, al fine di concretizzare quella base giuridica e documentale certa che caratterizza la struttura portante del regime amministrativo, assicurativo e previdenziale.

Il Codice della Nautica da Diporto, il Decreto Titoli e il suo regolamento evidenziano che vi sono tre diversi “tipi” di diporto, così come riportato ne: *La Disciplina del Diporto nel Codice della Nautica* dell’Autore CV (CP) Ettore Romagnoli:

- *Un primo è quello classico. Interessa il diportista che utilizza l'unità di sua proprietà, o posseduta a titolo di leasing o locazione, per fini ludici personali e che, sulla scorta delle direttive comunitarie, può essere definito "ad uso privato";*
- *un secondo a carattere più propriamente sportivo. Vede impegnate, in gare sportive indette dalle federazioni referenti, imbarcazioni che possono anche avere caratteristiche costruttive specifiche e speciali, esenti dalla disciplina del marchio CE, dall'iscrizione nei registri e condotte da persone munite di una specifica qualifica (valida però solo a livello sportivo) e non necessariamente abilitati alla condotta delle unità da diporto in senso classico ex Art. 39 Cod. Dip., poiché per essi valgono la maestria del regatare, la conoscenza delle regole di gara e, nel caso della motonautica, l'abilità di conduzione e conoscenza dei motori marini simili a quella di un corridore in F1. Queste unità sono soggette a un loro specifico regime;*
- *la terza specie è costituita dalle unità "adibite ad uso commerciale" per le quali, se dal punto di vista costruttivo non vi sono varianti di rilievo ex art 4 comma 4 Cod. Dip., si presuppone una marcata e specifica professionalità da parte dei comandanti e degli equipaggi. In*

questo settore il comando non può essere affidato a soggetti muniti di semplice patente nautica, ma a veri e propri professionisti inquadrati nella Gente di Mare di cui al Cod. della Navigazione e soggetti alla convenzione STCW 78/95 e come tali sottoposti a specifici esami e pertanto professionalmente responsabili. In pratica questo è personale marittimo di prima categoria a tutti gli effetti “applicato nel diporto” come dal citato Art. 3 del D.M. 121/2005

Nel dettaglio quindi, richiamando i punti di cui sopra:

- 1) Laddove l'unità da diporto venga utilizzata dal proprietario (o posseduta a titolo di *leasing* o di locazione), per fini personali per sé, la propria famiglia ed i propri amici, purché per questo utilizzo non se ne ricavi un introito economico, (ivi compreso per la prestazione di comando e conduzione dell'unità), non è previsto alcun titolo marittimo ma la semplice patente nautica idonea per il mezzo specifico e per il tipo di navigazione che si sta effettuando.
- 2) **Art. 30 D.L.vo 171/2005:**
 - a) In occasione di manifestazioni sportive, preventivamente comunicate alle autorità competenti, organizzate dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, le imbarcazioni da diporto (anche se non iscritte nei registri di cui all'articolo 15) ed i natanti ammessi a parteciparvi possono navigare senza alcun limite di distanza dalla costa.
 - b) Nel corso degli allenamenti deve essere tenuta a bordo una dichiarazione del circolo di appartenenza, con validità non superiore al trimestre, vistata dall'autorità competente nel cui ambito territoriale si trovi la sede del circolo, da cui risulti che l'unità è destinata ad attività agonistica e che si trova in allenamento con un determinato equipaggio.
 - c) Nelle manifestazioni sportive e negli allenamenti suddetti devono essere osservati i regolamenti per l'organizzazione dell'attività sportiva delle federazioni di cui al comma 1 del citato articolo.
 - d) Nel solo contesto e nelle previsioni delle attività di cui al punto b), e nel presupposto che non se ne riscontri un utilizzo commerciale (vedi successivo punto e) per la conduzione di tali unità non sono previsti né la patente nautica né titoli professionali, ma devono essere rigorosamente osservati i regolamenti delle federazioni.
 - e) Nella considerazione del ragionevole presupposto che le suddette manifestazioni sportive siano svolte a livello dilettantistico, se ne

esclude qualsiasi risvolto economico-commerciale. Sia pure operanti nel contesto dello specifico ambito sportivo, laddove per il loro utilizzo venga pagato un corrispettivo, si devono considerare, nelle previsioni dell'Art. 2 del D.L.vo 171/2005, quali unità commerciali. Si precisa inoltre che, qualora il comando sia assunto da chi ne percepisce un provento, questo soggetto dovrà essere munito dei previsti titoli Marittimi Professionali, venendosi a determinare un'attività lavorativa.

3) **D.M. 121/2005**

Per prestare la propria opera lavorativa a bordo delle unità adibite ad utilizzo commerciale, chi è designato al Comando e gli ufficiali di grado inferiore, devono essere in possesso dei Titoli Marittimi previsti dal D.M. 121/2005. Tutti i lavoratori che prestano la propria opera a bordo devono essere iscritti alla Gente di Mare e aver sostenuto con esito positivo i corsi prescritti dalla convenzione STCW 78/95. Tali lavoratori devono inoltre essere regolarmente arruolati e tutelati con le obbligatorie forme previdenziali ed assicurative.

Intento dell'autore di questo testo è quello di evidenziare quanto, allo stato attuale, sia oggettivamente impossibile intraprendere la carriera marittima nel Diporto, in particolar modo per i giovani.

Il Decreto Ministeriale n. 121/2005 "blinda" di fatto sia l'accesso alla qualifica più bassa "Ufficiale di Navigazione del Diporto" che qualsiasi possibilità di avanzamento di carriera in un settore che potrebbe offrire ottime possibilità di impiego e sviluppo su alcuna delle oltre 3.800 imbarcazioni da diporto utilizzate oggi in attività commerciale..

L'Art. 10 della Legge 23 dicembre 1996, n. 647 ("Disposizioni urgenti per i settori portuale, marittimo, cantieristico ed armatoriale") aveva istituito il "Titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio per le acque marittime ed interne".

Fino il 20 gennaio 2007, ovvero entro 18 mesi dal 20 luglio 2005, data di entrata in vigore del decreto, chi era in possesso di detto titolo ha potuto sostenere l'esame per il conseguimento del titolo di "Ufficiale di Navigazione del Diporto" senza dover produrre la certificazione di aver effettuato 36 mesi di navigazione, requisito introdotto dall'Art. 14 del D.M. 121/2005

D.M. 121/2005 - Art. 14 Disposizioni transitorie

1. Coloro che, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, sono in possesso del titolo professionale di «conduttore di imbarcazioni da diporto adibite al noleggio per le acque marittime», di cui all'articolo 10 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito dalla legge 23

dicembre 1996, n. 647, ovvero coloro i quali sono in possesso della patente per il comando di navi da diporto, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, possono conseguire, entro diciotto mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, il certificato di ufficiale di navigazione del diporto, se in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 5, comma 2, del presente regolamento ad esclusione del requisito indicato alla lettera c).

2. I titoli professionali di «conduttore di imbarcazioni da diporto adibite al noleggio per le acque marittime» rilasciati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento conservano validità e specie di abilitazione.

Con l'entrata in vigore del D.L.vo 171/2005 viene altresì determinato che il "Titolo professionale di conduttore di imbarcazioni da diporto adibite al noleggio per le acque marittime" non sarebbe più stato rilasciato.

Emerge chiaramente come la preclusione alla carriera del diporto sia quasi automatica, nella oggettiva difficoltà di "collezionare" i 36 mesi richiesti dalla norma, stante la caratteristica peculiare del settore che è la "stagionalità".

Non consola l'Autore aver inoltrato agli operatori del settore, già alla data della Legge 172/2003, raccomandazioni a conseguire il titolo professionale, in quanto erano già palesi le future previsioni.

La consapevolezza che quella sarebbe stata occasione irripetibile, era "onestamente" già indicata da chi scrive, nonostante le faziose voci di discredito circolate all'epoca.

Le attività tese a modificare il D.M. 121/2005

Gruppi di lavoro interassociativi costituitisi nell'aprile 2006

Il Decreto 10 maggio 2005, n.121, comunemente denominato “Decreto Titoli” fu ratificato in relazione al recepimento della convenzione internazionale IMO, in applicazione alle norme STCW (Standard of Training, Certification & Watchkeeping - Addestramento di Base, Certificazioni e Tenuta della Guardia per la salvaguardia della vita umana in mare) prescritte per i lavoratori marittimi.

Mentre gli altri Paesi (Inghilterra, Francia e loro ex colonie) ne diedero un'applicazione fruibile, in Italia il D.M. 121/2005 creava ostacoli tali da rendere impossibile il conseguimento dei titoli in esso definiti.

Dopo un faticoso lavoro di coordinamento, si riuscì a riunire le diverse Associazioni di settore, e formare diversi tavoli tecnici per argomento, al fine di presentare al Ministero dei Trasporti l'elenco delle modifiche, condivise dalle diverse associazioni, da apportarsi sia al D.L.vo 171/2005 che al D.M. 121/2005, demandando a UCINA il coordinamento delle attività.

Nelle pagine che seguono viene riportata la comunicazione della prima convocazione dei Tavoli tecnici, risalente all'aprile del 2006.