

LE ABILITAZIONI PROFESSIONALI DELLA GENTE DI MARE

GENOVA, 18 MARZO 2008
ISTITUTO NAUTICO SAN GIORGIO

Sono stato invitato a questo incontro per fornirvi alcune notizie in merito alle nuove abilitazioni professionali dei marittimi e colgo l'occasione per ringraziare il Preside, Professor IOZZI, per l'opportunità concessami.

Devo dire che ogni volta io debbo affrontare questa materia vengo colto da una certa ansia e preoccupazione perché l'argomento è complesso, le norme non sono sempre chiarissime e comunque il tutto è parecchio fluido ed in continua evoluzione.

Non vorrei tediarvi troppo a lungo e quindi sintetizzerò il più possibile per poi lasciare tutto il tempo necessario per eventuali vostre domande e, spero, per le mie risposte.

Credo sia necessario, per meglio comprendere l'attuale stato dell'arte, delineare brevemente l'evoluzione, nel corso degli anni, della materia di cui vogliamo trattare.

Il nostro primo riferimento è l'attuale CODICE DELLA NAVIGAZIONE, la cui entrata in vigore risale al lontano 1942, completato dal relativo Regolamento di Esecuzione del 1952.

L'articolo 123 del Codice elencava i "titoli professionali del personale marittimo" mentre per quanto attiene ai requisiti e modalità di conferimento rimandava al relativo regolamento.

E' utile evidenziare che per i primi quattro titoli di coperta e di macchina era necessario aver conseguito il diploma del nautico nella relativa sezione mentre per i rimanenti titoli era sufficiente l'aver frequentato gli istituti professionali marittimi, appositi corsi di specializzazione, aver maturato adeguati requisiti professionali ed avere ovviamente superato gli esami previsti.

Fatte salve alcune innovazioni risalenti al 1970 e l'aggiornamento di taluni programmi d'esame nel 1986 la situazione non è cambiata fino al 2000.

Il primo elemento innovativo reale è conseguente all'adesione dell'Italia alla Convenzione I.M.O. S.T.C.W. 1978.

La Convenzione Internazionale sugli Standards di addestramento, certificazione e tenuta della guardia, adottata dall'I.M.O. nel luglio 1978 fu la conseguenza della raggiunta consapevolezza che l'errore umano, spesso dovuto a incompetenza o a scarsa preparazione professionale era ed è una delle maggiori cause dei sinistri marittimi.

La convenzione è entrata in vigore, per il nostro paese, nel novembre 1987 e regola gli standards di qualificazione professionale del personale imbarcato sulle navi mercantili con particolare riferimento alle mansioni chiave.

In questa fase la nostra amministrazione si limitò ad effettuare una ricognizione dei titoli esistenti ed a rilasciare dei certificati equivalenti che potessero soddisfare in qualche maniera gli standards internazionali richiesti.

Nel 1995, essendosi evidenziate notevoli lacune che lasciavano spesso nel vago quelli che dovevano essere i requisiti dei marittimi e la troppa discrezionalità attribuita ai paesi contraenti, la convenzione venne profondamente emendata e corredata di un allegato detto “Codice STCW”.

Gli emendamenti ed il codice sono entrati in vigore il 1° febbraio 1997 ma per la piena implementazione era previsto un periodo di transizione terminato il 1° febbraio 2002.

Nella normativa nazionale la prima innovazione conseguente è stata apportata con la legge 27 febbraio 1998 numero 30 (quella istitutiva del registro bis o meglio registro internazionale) che ha cancellato dal Codice della Navigazione i primi due commi dell’articolo 123 e quindi l’elencazione dei titoli professionali.

La nuova stesura dell’articolo enuncia: “Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti ed i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione.

L’atto conseguente ed iniziale dell’adeguamento alle previsioni della STCW e dell’articolo 123 del Codice della navigazione fu il decreto ministeriale 12 agosto 1998 che individuava le nuove “abilitazioni professionali” e che non trovò mai applicazione mancando i previsti e necessari strumenti attuativi.

Il 5 ottobre 2000 venne emanato un decreto, abrogativo del precedente, con cui nacquero, anzi rinacquero, le nuove abilitazioni ci coperta e di macchina, del tutto allineate con quelle previste dalla convenzione.

Si inizia a parlare di
 Comune di guardia di coperta
 Ufficiale di navigazione
 Capitano
 Comandante
 e per la macchina di
 Comune di guardia in macchina
 Ufficiale di macchina
 Capitano di macchina
 Direttore di macchina

La novità forse più eclatante e discussa è che viene data la possibilità di accedere alla carriera di ufficiali anche a coloro che hanno formazione scolastica diversa dal nautico o dagli istituti per tecnici del mare.

Con Decreto Ministeriale 28 febbraio 2001 è però riconosciuta la peculiarità degli studi nautici o ad indirizzo marittimo e viene stabilito un iter formativo più complesso per i provenienti da altri istituti.

Anche in questo caso però la normativa non ha trovato piena applicazione in quanto non sono state emanate le necessarie direttive d'attuazione, in particolare in merito a:

- modalità di esecuzione dei periodi di addestramento e formazione previsti
- modalità di certificazione di detti periodi
- modalità delle prove di esame
- programmi teorico pratici per gli esami stessi
- modalità di accesso alla carriera per i diplomati non provenienti da istituti ad indirizzo specifico.

Nelle more dell'emanazione dei previsti decreti e su direttive amministrative del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità Marittima ha continuato a rilasciare titoli professionali secondo la previgente normativa provvedendo poi alla conversione nelle nuove qualifiche in ossequio alla norma transitoria di cui all'articolo 19 del D.M. 5 ottobre 2000.

In questo contesto viene alla luce il Decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001 numero 324, emanato per l'attuazione di due direttive della Comunità Europea relative ai requisiti minimi di formazione per la gente di mare.

In questa sede è necessario che richiami la vostra attenzione sull'articolo 6, relativo al rinnovo dei certificati.

A differenza di quanto avveniva con i titoli professionali, i certificati di abilitazione scadono, al massimo, ogni cinque anni e per ottenerne il rinnovo è necessario dimostrare di possedere alcuni requisiti:

- idoneità fisica
- continuare a possedere le competenze professionali necessarie all'assolvimento delle funzioni relative al certificato da rinnovare.

Questo secondo requisito è soddisfatto se l'interessato ha navigato almeno un anno nei cinque nelle funzioni corrispondenti al certificato da rinnovare.

In caso contrario esistono tre alternative:

- tre mesi di navigazione in soprannumero con funzioni corrispondenti o immediatamente inferiori a quelle del certificato
- aver sostenuto con esito favorevole un esame appropriato
- aver completato con esito positivo un corso di aggiornamento

Vale la pena di notare che i decreti attuativi di tali opportunità non sono stati ancora emanati.

Finalmente il 30 novembre 2007 il Ministro dei Trasporti, Onorevole Bianchi, firma un nuovo decreto relativo alle **qualifiche ed abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare**, che abroga il D.M. 5 ottobre 2000 e subito dopo il competente Direttore Generale emana il decreto relativo alle modalità e programmi di esame.

Entrambi i provvedimenti sono stati pubblicati sulla gazzetta ufficiale del 16 gennaio 2008 ed entrati in vigore il 1° febbraio scorso ma come vedremo numerosi dubbi e perplessità ne rallentano la piena applicabilità.

Esaminiamo ora nei dettagli la nuova normativa che trova applicazione nei confronti dei marittimi iscritti nella prima categoria della gente di mare.

Vengono innanzi tutto istituite le qualifiche di Allievo Ufficiale di Coperta e Allievo Ufficiale di Macchina (di fatto non previste dal DM 5 ottobre) e individuate le nuove abilitazioni di coperta e di macchina che non si discostano di molto da quelle esistenti dal 2000 se non per la denominazione.

L'Allievo Ufficiale di Coperta coadiuva gli ufficiali di navigazione nell'espletamento dei servizi ad essi attribuiti a bordo di navi aventi stazza lorda pari o superiore a 500 gross tonnage.

I requisiti per ottenere la qualifica sono:

- iscrizione nella gente di mare di 1^a categoria
- aver compiuto 18 anni di età
- essere in possesso di un diploma di scuola secondaria di secondo ciclo a indirizzo nautico o marittimo o un diploma di laurea triennale in scienze nautiche
ovvero
essere in possesso di un titolo di studio diverso da quello ad indirizzo nautico o marittimo, integrato da un modulo di allineamento completato con esito positivo

L'allievo Ufficiale di macchina coadiuva gli ufficiali di macchina a bordo di navi dotate di apparato motore principale di potenza pari o superiore a 750 Kw

I requisiti pre qualifica sono

- essere iscritto nella gente di mare di prima categoria
- aver compiuto 18 anni
- essere in possesso di un diploma di scuola secondaria di secondo ciclo ad indirizzo nautico o marittimo ovvero
essere in possesso di un titolo di studio diverso integrato dal modulo di allineamento.

Il modulo di allineamento, della durata di 500 ore, è finalizzato ad integrare le competenze specifiche di settore e dovrà essere svolto presso poli formativi accreditati dalle Regioni o presso Istituti Nautici con autorizzazione del Ministero dei Trasporti oppure essere collegato al percorso IFTS specifico del settore.

Il programma è basato su
Navigazione
Struttura della nave
Macchine
Matematica
Inglese

ed è identico sia per la coperta che per la macchina.

Peraltro, in entrambi i casi, per quanto attiene il possesso del diploma del nautico, non viene specificata la sezione di provenienza. Dalla interpretazione letterale della norma e dal modulo di allineamento unico si potrebbe dedurre, salvo successive ulteriori precisazioni a livello normativo, che sia indifferente aver frequentato il corso con indirizzo di perito per il trasporto marittimo, aspirante al comando di navi mercantili oppure perito per gli apparati ed impianti marittimi, aspirante alla direzione di macchina o, ancora, di costruttore navale, per poter accedere all'una o all'altra qualifica.

Sempre in merito al titolo di studio vi faccio notare che per l'allievo ufficiale di macchina, a differenza del collega di coperta, non è previsto quale requisito d'accesso il possesso del diploma di laurea breve.

Degno di nota è, infine, l'obbligo che al momento del primo imbarco gli allievi siano dotati, da parte della Compagnia di Navigazione, del libretto di addestramento che dovrà accompagnarli per tutti i 12 mesi di imbarco e che, debitamente compilato, sarà oggetto di valutazione da parte della commissione d'esame.

Superato questo primo scoglio vediamo ora quale sarà il prosieguo di carriera per il nostro eroe, dividendo, per ragioni di chiarezza, l'iter dell'allievo di coperta da quello di macchina.

L'obiettivo del nostro Allievo ufficiale di coperta è l'abilitazione di

Ufficiale di Navigazione

che permette di imbarcare in qualità di ufficiale di grado inferiore al primo ed assumere la responsabilità della guardia in navigazione senza limiti riguardo le caratteristiche e la destinazione della nave.

Per ottenere il relativo certificato occorrerà:

- essere in possesso della qualifica di Allievo Ufficiale di Coperta
- aver effettuato 12 mesi di navigazione in attività di addestramento risultante dal citato libretto
- aver frequentato con esito favorevole i corsi di antincendio di base e avanzato
Sopravvivenza e salvataggio
Radar osservatore normale
Radar ARPA
Primo soccorso sanitario
- aver sostenuto con esito favorevole un apposito esame, dopo il completamento del periodo di navigazione

Rispetto al vecchio analogo titolo di aspirante CLC il periodo di navigazione necessario è stato ridotto a 12 mesi che però devono essere compiuti tutti nella qualifica di allievo mentre prima, sui 18 complessivi, ne erano sufficienti 6; inoltre, come già accennato, l'imbarco deve essere effettuato su navi di stazza pari o superiore a 500 GT.

Un'annotazione in merito ai corsi:

l'antincendio di base e la sopravvivenza e salvataggio, unitamente al PSSR ed al primo soccorso elementare dovranno essere frequentati prima dell'imbarco da allievo in quanto facenti parte dell'addestramento di base alla sicurezza, per altra normativa obbligatorio per qualunque membro dell'equipaggio.

Il passo successivo sarà quello di ottenere il certificato abilitativi di

Primo ufficiale di coperta su navi di stazza lorda pari o superiore a 3000 GT

Per conseguirlo sarà necessario

- essere in possesso dell'abilitazione di ufficiale di navigazione
- essere in possesso di un diploma di scuola secondaria di II ciclo ad indirizzo nautico o marittimo o di laurea triennale in scienze nautiche
- aver effettuato 24 mesi di navigazione in qualità di responsabile di una guardia in navigazione a bordo di navi di stazza pari o superiore a 3000 GT
- aver frequentato con esito favorevole i corsi di addestramento
RADAR ARPA BRIDGE TEAM WORK – Ricerca e Salvataggio
Assistenza medica
- avere sostenuto con esito favorevole il previsto esame

La cosa più eclatante è che tra i requisiti di studio, qui ripetuti anche se già necessari al conseguimento della propedeutica qualifica di allievo, non compaiono più i diplomi di istituti diversi dal nautico o marittimo ancorché completati con il modulo di allineamento, per cui si deve ritenere che la carriera di coloro che hanno quest'ultima provenienza sia limitata all'abilitazione di ufficiale di navigazione.

Ed infine a coronamento di una dura ma avvincente vita professionale, l'abilitazione di

Comandante su navi di stazza pari o superiore a 3000 GT

Per la quale i requisiti sono

- il possesso del certificato di 1° ufficiale su navi pari o superiori a 3000 GT
- il possesso del diploma nautico/marittimo o diploma di laurea triennale in scienze nautiche
- aver effettuato 12 mesi di navigazione in qualità di 1° ufficiale a bordo di navi pari o superiori a 3000 GT

Da notare che, sia per il 1° ufficiale che per il Comandante, tutta la navigazione prevista deve essere compiuta su navi pari o superiori alle 3000 GT mentre per i vecchi titoli non esistevano limiti di stazza e ciò evidentemente pur avendo una chiara logica dal punto di vista delle conoscenze professionali implica una limitazione di impiego per l'ufficiale.

Per contro, non esiste più l'obbligo dell'anno di navigazione fuori dagli stretti.

Bene, con questo abbiamo concluso l'esame della filiera principale ma esistono altre abilitazioni che è necessario esaminare e che oltre che avere un proprio importante ruolo possono costituire un'alternativa professionale al percorso principale.

Iniziamo dal

1° ufficiale di coperta su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT

è l'abilitazione conseguibile dall'ufficiale di navigazione che, pur in possesso di tutti gli altri requisiti, abbia effettuato navigazione su navi di stazza inferiore alle 3000 GT ma non alle 500 GT.

Peraltro, sono sufficienti 12 mesi di navigazione invece dei 24 di cui abbiamo parlato per il titolo superiore.

Nel prosieguo della carriera il nostro potrà ottenere l'abilitazione di

Comandante su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT

se avrà effettuato 24 mesi di navigazione in qualità di primo Ufficiale su navi di tale dimensione

Il certificato potrà essere conseguito anche dal primo ufficiale di coperta su navi di stazza pari o superiore a 3000 GT che abbia effettuato sei mesi di navigazione su tali unità.

Questa abilitazione, infine, permette di ottenere anche quella di 1° ufficiale di coperta su navi pari o superiori a 3000 GT, senza ulteriori adempimenti o quella di Comandante su navi superiori a 3000 GT se si siano maturati 24 mesi di navigazione su navi pari o superiori a 3000GT di cui 12 da 1° ufficiale.

Rimane da dare un'occhiata ai titoli relativi alla navigazione costiera che, vi ricordo, è quella che si effettua entro il limite delle 20 miglia dalla costa.

L'abilitazione di

Ufficiale di navigazione su navi che compiono viaggi costieri

Permette di imbarcare come Ufficiale di Coperta o 1° ufficiale su navi inferiori a 500 GT in navigazione costiera

Per ottenerla è necessario

- essere iscritti in 1^ categoria
- aver compiuto 18 anni
- essere in possesso di un titolo conclusivo di un percorso di II ciclo
- aver effettuato 36 mesi di navigazione in servizio di coperta
- aver superato i corsi di
antincendio base ed avanzato
sopravvivenza e salvataggio
radar osservatore normale
radar arpa
primo soccorso sanitario
- aver superato apposito esame

Noterete che non è necessario avere il diploma del nautico né aver frequentato il modulo di allineamento tanto più che non occorre neppure la qualifica di allievo e la navigazione può essere compiuta in qualsiasi ruolo purché di coperta. Direi che ci troviamo di fronte ad un'abilitazione molto simile al vecchio titolo di marinaio autorizzato al traffico.

L'ufficiale "costiero" che

- abbia compiuto 20 anni
- sia in possesso di abilitazione al servizio radio
- abbia frequentato il corso di Assistenza medica
- abbia maturato 12 mesi di navigazione in qualità di 1° ufficiale

può conseguire l'abilitazione di

Comandante su navi inferiori a 500 GT che compiono viaggi costieri

In ultimo una parola sull'abilitazione di

Comune di guardia di coperta

Cioè del marittimo di bassa forza che prende parte ad una guardia di navigazione con una qualifica di coperta.

Costui deve

- essere iscritto in 1[^] categoria
- avere 16 anni
- essere in regola con l'obbligo scolastico
- aver effettuato 6 mesi di navigazione in addestramento risultante dal libretto d'addestramento rilasciato dalla compagnia
- essere in possesso del Basic Safety Training
- avere superato apposito esame

Affrontiamo ora la Sezione di Macchina, il cui impianto ricalca, con le dovute variazioni, quello di coperta.

Abbiamo già parlato dell'Allievo Ufficiale di Macchina e quindi proseguiamo con l'abilitazione successiva di

Ufficiale di macchina

Che può imbarcare in tale qualifica senza alcuna limitazione.

Per ottenerla l'allievo deve:

- aver effettuato 12 mesi in attività di addestramento risultanti dal libretto di addestramento
- aver frequentato i corsi di antincendio base e avanzato sopravvivenza e salvataggio primo soccorso sanitario e aver sostenuto con esito favorevole apposito esame

Dal raffronto con il vecchio titolo di Aspirante capitano di Macchina, noterete che la navigazione necessaria è passata da 18 mesi a 12 ma mentre prima era sufficiente che fosse stata maturata in qualsiasi qualifica di macchina ora è necessario che sia tutta effettuata con la qualifica di allievo e su unità con apparato propulsivo principale di potenza pari o superiore a 750 Kw.

Il terzo steep della carriera di macchinista è quello di

Primo ufficiale su navi con apparato propulsivo pari o superiore a 3000 Kw

che può imbarcare con tale abilitazione a bordo di navi con apparato motore principale di qualsiasi tipo e potenza.

Per acquisire l'abilitazione è necessario

- essere in possesso di quella di Ufficiale di macchina
- avere maturato 24 mesi di navigazione in tale qualifica su navi pari o superiori a 3000 Kw
- aver sostenuto con esito favorevole il previsto esame

E' da notare che fra i requisiti, a differenza di quanto visto per il 1° ufficiale di coperta, non è più citato il titolo di studio e così è pure per le abilitazioni superiori; quindi in questo caso anche il diplomato non nautico che abbia superato il modulo di allineamento può accedere ai livelli apicali della carriera.

Il top della progressione professionale si ha con il raggiungimento dell'abilitazione di

Direttore di macchina su navi con apparato motore principale pari o sup. a 3000 Kw

Per conseguire tale certificato è necessario

- essere in possesso dell'abilitazione di primo ufficiale
- avere effettuato 18 mesi di navigazione di cui 12 in qualità di primo ufficiale su navi pari o superiori a 3000 Kw

Torniamo un attimo indietro e percorriamo la strada del nostro Ufficiale di macchina che trova imbarco su unità con apparato propulsivo principale inferiore a 3000 Kw

Potrà conseguire l'abilitazione di

Primo ufficiale di macchina su navi aventi apparato motore principale tra 750 e 3000 Kw

Oltre al possesso dell'abilitazione sarà necessario che abbia

- effettuato 12 mesi di navigazione in qualità di ufficiale responsabile di una guardia in macchina su navi con apparato propulsivo fino 3000 Kw
- aver superato il previsto esame

Successivamente potrà conseguire il certificato di

Direttore di macchina su navi con apparato motore principale tra 750 e 3000 Kw

se avrà effettuato 30 mesi di navigazione in servizio di macchina su navi con apparato principale fino a 3000 Kw in qualità di primo ufficiale

Questa abilitazione può essere conseguita anche dal primo ufficiale di macchina pari o superiore a 3000 Kw che abbia maturato 9 mesi di navigazione con tale qualifica.

Il Direttore di macchina tra 750 e 3000 potrà acquisire l'abilitazione di Direttore di Macchina senza limitazioni se avrà maturato 18 mesi di navigazione con tale abilitazione di cui 12 da primo con apparato pari o superiore a 3000 Kw oppure ottenere, senza ulteriori requisiti, quella di primo ufficiale di macchina pari o superiore a 3000 Kw

Resta da analizzare l'abilitazione di

Comune di guardia in macchina

Per ottenere la quale è necessario

- essere iscritto in prima categoria
- aver compiuto 18 anni di età
- aver effettuato 6 mesi di navigazione in addestramento
- aver frequentato i corsi Antincendio di base, sopravvivenza e salvataggio, sicurezza personale e responsabilità sociali e primo soccorso elementare
- aver superato l'apposito esame.

La disamina delle abilitazioni previste dal nuovo decreto termina qui.

Dalla slide proiettata potete vedere la tabella di conversione dei certificati 5 ottobre 2000 in quelli 30 novembre 2007. I loro possessori devono richiedere la conversione alla propria Capitaneria di Porto entro 18 mesi dall'entrata in vigore del Decreto e quindi entro la fine di luglio 2009 ma devono immediatamente conseguire gli attestati di frequenza dei corsi di addestramento richiesti per l'abilitazione conseguente.

Rimane da aggiungere che, in alcuni casi, dalla applicazione letterale della norma sembrerebbe che per ottenere la conversione sia necessario sostenere un nuovo esame. Sull'argomento è già stato, da più parti, interessato il competente ministero da cui attendiamo lumi.

Per quanto attiene il decreto direttoriale 17 dicembre 2007, relativo ai programmi e modalità di esame, al di là del contenuto dei programmi stessi su cui non mi soffermerei, vorrei semplicemente attirare la vostra attenzione sulle novità che ritengo più importanti.

Innanzitutto le sedi di esame:

Il regolamento al codice della navigazione individuava alcune direzioni marittime presso le quali, a rotazione, si effettuavano esami per i titoli in modo da ottenere praticamente la copertura di tutto l'anno. Con la nuova norma tutte le direzioni marittime (le vedete nell'elenco) sono divenute sede d'esame ma le sessioni sono concentrate in due soli periodi: estivo e invernale. L'innovazione non pare del tutto positiva in quanto limita in qualche modo la scelta del periodo più consono per sostenere la prova, magari in relazione al periodo di imbarco e non permette di ripetere in tempi brevi l'esame in caso di insuccesso come invece era possibile prima.

In merito alle commissioni d'esame sottolineerei alcune novità.

La prima riguarda il membro Comandante o Direttore di macchina che deve provenire da attività lavorativa recente essendo necessario che abbia tre anni di navigazione negli ultimi cinque.

Ciò se da un lato dovrebbe garantire la presenza di un professionista aggiornato dall'altra rende più difficile comporre la commissione stessa.

Per la sezione macchina il docente di macchine marine e servizi ausiliari di bordo è sostituito da un laureato in ingegneria, docente di discipline meccaniche e tecnologia.

Per la sezione coperta il docente di navigazione, arte navale ed elementi di teoria della nave è stato sostituito da un laureato docente delle stesse materie.

E' stato inserito in commissione un docente di lingua inglese, in conseguenza della presenza di una importante prova scritta e orale di tale materia; ed infine è prevista la presenza di un esperto velico laddove vi siano candidati per la prova di vela necessaria per espletare l'attività di Ufficiale o Comandante su unità da diporto a propulsione velica.

Per rimarcare, se ancora necessario, il pesante impegno necessario per affrontare gli esami di cui stiamo trattando, nella tabella si possono vedere i tempi minimi previsti per ogni prova, prima per il personale di coperta e poi per quelli di macchine.

Con questo ho terminato e vi lascio con una citazione di Seneca aperta alla interpretazione che più vi aggrada.