

Per quanto riguarda il Decreto Rinnovi

Articolo 3 (Requisiti per il rinnovo dei certificati di Competenza)

Sarebbe opportuno aggiungere la dicitura "oppure"/ "o" tra le lettere a, b, c, onde evitare che le Capitanerie possono cadere in confusione e richiedere tutt'e tre le opzioni per poter rinnovare i CoC.

Articolo 6 (Funzioni equivalenti)

E' necessario chiarire cosa viene inteso al punto c) come "Comandanti d'ormeggio". Verificare se opportuno inserire una nota come quella presente nella circolare n 17 del 17 Dicembre 2008 (D.2.11) ove viene spiegato cosa si intende e quali categorie vengono comprese nella classificazione di "Comandanti d'ormeggio". Crediamo sia opportuno specificare se i Rimorchiatori e il personale addetto al rimorchio portuale sia incluso in questa categoria.

Chiediamo inoltre che venga inserita come funzione equivalente la navigazione su unità da diporto non adibite ad uso commerciale (diporto in uso privato) esattamente come è stata inserita la navigazione per il Personale militare in S.P.E. (Servizio permanente effettivo) del Corpo delle Capitanerie di Porto (lettera a)

"Art. 1 Decreto 71/2015

Campo di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai lavoratori marittimi italiani, ai lavoratori marittimi di Stati membri dell'Unione europea ed a quelli di Paesi terzi titolari di un certificato rilasciato da uno Stato membro dell'Unione europea, che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima ad eccezione:

a) delle navi militari o destinate al trasporto truppe o altre navi di proprietà o gestite dagli Stati che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali;"

Ridurre i mesi di navigazione utili al rinnovo da 36 a 12 negli ultimi 5 anni come per STCW:

"Sezione A-I/11

Riconvalida dei certificati Competenza professionale

1 La competenza professionale continua, come richiesta dalla regola I/11, dovrà essere stabilita da:

.1 un periodo d'imbarco approvato, svolgendo mansioni (functions) appropriate al certificato posseduto, per un periodo di almeno:

.1.1 un totale di 12 mesi nei precedenti cinque anni, o

.1.2 un totale di tre mesi nei precedenti sei mesi immediatamente prima della riconvalida; o

.2 aver svolto mansioni (functions) considerate equivalenti al periodo d'imbarco richiesto nel paragrafo 1.1...

"

.3 superare un test appropriato; o

.4 completare con successo un corso o corsi approvati di addestramento

.5 aver completato un periodo di imbarco approvato, svolgendo le funzioni (functions) appropriate al certificato posseduto, per un periodo di non meno di tre mesi nella posizione (capacity) di soprannumero, o in un grado di ufficiale, inferiore a quello per il quale il certificato posseduto è valido, immediatamente prima di assumere il grado per il quale esso è valido”

Articolo 7 (Rinnovo di un certificato di competenza scaduto)

Chiediamo di cancellare il punto 3. Non riteniamo sia opportuno sostenere nuovamente l'esame al fine di ottenere il titolo abilitativo. I corsi di aggiornamento e addestramento riteniamo siano sufficienti al fine del rinnovo del certificato.

Articolo 10 (periodo transitorio)

Non è chiara la modalità di rinnovo del certificato. Nel testo viene citato l'Articolo 5, comma 3 e l'articolo 13 comma 5 del Decreto Legislativo n.71 del 12 Maggio 2015, cui fanno a loro volta riferimento alle modalità di rinnovo stabiliti dall'IMO e dall'STCW. Con gli emendamenti di Manila 2010 e l'introduzione di nuovi corsi, e refresher per i corsi già effettuati, si ha il bisogno di sapere quali sono nello specifico i corsi che il marittimo deve sostenere al fine di ottenere il rinnovo/rilascio del titolo abilitativo (*i.e. Security Awareness, Ship security Officer, ECDIS, Basic Safety Training, MAMS, Teamwork and Leadership, Primo Soccorso/Medical Care.* (Per quest'ultimo urge chiarire se il refresh è richiesto per il Medical Care come per STCW oppure il corso va fatto ex-novo. Al momento il Ministero della Salute non ha emanato nessun decreto o circolare per questo corso). Per quanto riguarda il corso di Teamwork and Leadership, pubblicato in GU il 9/01/2016, non è praticabile nel breve periodo. Stando al Decreto 12 Dicembre 2015 infatti, nessun istruttore è abilitato, in quanto l'abilitazione viene rilasciata solo dopo aver frequentato un corso ministeriale e dato l'esame (articoli 2 e 4 dei formatori). Quindi consideriamo almeno 1 mese (minimo) per la formazione dei centri che andranno poi a formare il marittimo. Non solo, il corpo docenti che eseguirà il corso dovrà essere comprensivo di Comandante e Direttore con 5 anni di navigazione negli ultimi 10 a livello manageriale, e un Laureato in scienze della formazione, o delle comunicazioni, o in Sociologia. Al momento non si è a conoscenza di centri con un tale corpo docenti.)

Stabilire inoltre le modalità e i tempi di rilascio dei nuovi certificati IMO con la data oltre il 31 Dicembre 2016 (al momento per rinnovare un certificato IMO le Capitanerie, in condizioni di normale operato, impiegano circa 1 mese).

Soluzione nel breve periodo: Chiediamo il rinnovo dei certificati rilasciati prima del 1.1.2012 come per Decreto Legislativo 71/2015 e STCW:

“STCW Regola I/15

Disposizioni transitorie

1. Fino al 1 Gennaio 2017 un Contraente può continuare a rilasciare, riconoscere e convalidare (endorsement) i certificati in conformità con le disposizioni della Convenzione che applicava immediatamente prima del 1 Gennaio 2012 nei riguardi di quei marittimi che hanno incominciato un

approvato servizio a bordo, un approvato programma di istruzione e addestramento o un approvato corso di addestramento prima del 1 Luglio 2013

2. Fino al 1 Gennaio 2017 un Contraente può continuare a rinnovare e riconvalidare certificati e convalide (endorsement) in conformità con le disposizioni della Convenzione che applicava immediatamente prima del 1 Gennaio 2012"

ALLEGATO A

Secondo la nuova Tabella "Allegato A" un marittimo con un certificato di Comandante su navi pari o superiori a 3000 GT e Direttore di Macchina su navi pari o superiori a 3000 kW al fine del rinnovo del titolo abilitativo, dovranno presentare una navigazione utile come Comandante o Direttore su unità superiori a 80 GT/750 kW. Tuttavia secondo il Decreto Legislativo n. 71 del 12 Maggio 2015, il titolo di Comandante può essere acquisito se l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione svolge almeno dodici mesi di servizio con la qualifica di primo ufficiale di coperta, mentre il titolo di Direttore può essere acquisito se l'ufficiale responsabile della guardia svolge almeno dodici mesi di servizio con la qualifica di primo ufficiale di macchina. Se la tabella "Allegato A" è corretta, gli ufficiali che a bordo svolgono le funzioni di Primi Ufficiali di Macchina e Primi Ufficiali di Coperta, che possiedono rispettivamente i titoli di Direttore di Macchina e Comandante, con la nuova tabella andrebbero a perdere il titolo. Urge chiarimento e ritorno alla tabella precedente, mantenendo però le unità di navigazione superiori agli 80 GT per la Coperta, e 750 kW per la Macchina, come previsto dalla STCW.

Per quanto riguarda il testo “ Qualifiche e abilitazioni Manila 2010”

Articolo 4

Alla lettera F è bene tenere presente che per molti marittimi italiani sta diventando davvero difficile, al limite dell'impossibile, ottenere il certificato MAMS. Chiediamo che venga istituito al più presto un corso negli approvati training center italiani ove poter ottenere il certificato. Casi limite quali il fallimento della società armatrice, che rende impossibile per un allievo ufficiale chiedere in un secondo tempo le firme e gli estratti di giornale, o imbarco su navi battenti bandiera estera, o bandiera italiana con comandante di nazionalità non italiana, implicano l'impossibilità per l'ufficiale di ottenere il certificato di Marittimo Abilitato ai mezzi di Salvataggio, e quindi senza il certificato non è possibile ottenere il MABEV come per il comma 5 dello stesso articolo. Riteniamo sia opportuno istituire un corso anche per il MABEV, come per il MAMS. Si tenga ben presente che quasi la totalità delle società armatrici richiedono ai terzi ufficiali almeno il certificato MAMS. Non possedere il certificato implica l'impossibilità all'imbarco. In molti casi il marittimo italiano è costretto a ottenere il certificato all'estero, al solo fine di poter imbarcare. Crediamo che l'introduzione dei corsi MAMS e MABEV in approvati training center italiani possa giovare sia i marittimi che i training center stessi.

TITOLO V (disposizioni finali)

I riferimenti non sono chiari:

3. Coloro in possesso di una qualifica di nostromo, secondo nostromo o primo nostromo [...] potranno conseguire direttamente l'abilitazione Marittimo Abilitato di coperta di cui all'articolo 12 del presente decreto.

L'articolo 12 del decreto elenca i requisiti richiesti per la qualifica di Ufficiale di macchina.

6. Coloro in possesso di una abilitazione marittima di Comune di guardia in macchina [...] potranno ottenere direttamente l'abilitazione di Marittimo abilitato di macchina di cui all'articolo 20 del presente decreto.

7. Coloro in possesso di una qualifica di operaio motorista, operaio meccanico e capo operaio[...] potranno conseguire direttamente l'abilitazione Marittimo Abilitato di macchina di cui all'articolo 20 del presente decreto.

8. Coloro in possesso di un titolo professionale di Meccanico navale di prima o di seconda classe [...] potranno conseguire direttamente l'abilitazione Marittimo Abilitato di macchina di cui all'articolo 20 del presente decreto.

L'articolo 20 del decreto elenca i requisiti richiesti per la qualifica di Comune Elettrotecnico

9. Coloro in possesso di una qualifica di giovanotto elettricista [...] potranno conseguire direttamente l'abilitazione Ufficiale Elettrotecnico di cui all'articolo 21 del presente decreto

L'articolo 21 del decreto elenca i requisiti richiesti per la qualifica di Ufficiale di navigazione su navi inferiori a 500 GT che effettuano viaggi costieri.

Articolo 25 (Norme Abrogate)

Alla lettera c) viene abrogato l'articolo 13 del Decreto Ministeriale 10 maggio 2005, n. 121.

“Art. 13. Rapporti tra titoli professionali marittimi e titoli professionali del diporto 1. Le abilitazioni professionali marittime di comandante, capitano, ufficiale di navigazione, direttore di macchina, capitano di macchina e ufficiale di macchina di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 2000 e successive modificazioni consentono ai loro possessori di ottenere le corrispondenti abilitazioni di cui all'articolo 2 del presente regolamento. 2. Il titolo professionale di comandante del diporto da' diritto al rilascio della abilitazione di ufficiale di navigazione di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 2000 e successive modificazioni. 3. Il titolo professionale di direttore di macchina del diporto da' diritto al rilascio della abilitazione a quello di ufficiale di macchina di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 2000 e successive modificazioni. Nota all'art. 13: - Per l'art. 1 del decreto ministeriale 5 ottobre 2000 si veda nelle note all'art. 5”

Di fatto si viene a creare una separazione di carriere tra diporto e mercantile, contrariamente a quanto stabilito dalla STCW, Regola VII/3:

“Regola VII/3

Principi che regolano il rilascio di certificati alternativi

1 Ogni Contraente che decide di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati alternativi dovrà garantire che i seguenti principi sono osservati:

.1 nessun sistema di certificazione alternativa sarà messo in vigore a meno che esso non garantisca un grado di sicurezza in mare ed abbia un effetto preventivo nei riguardi dell'inquinamento come minimo equivalente a quelli forniti dagli altri capitoli; e

.2 qualsiasi disposizione per la certificazione alternativa rilasciata secondo questo capitolo dovrà prevedere l'intercambiabilità dei certificati con quelli rilasciati secondo gli altri capitoli”

Viene abrogato anche il D.D. 17 Dicembre 2007, ovvero il Decreto Direttoriale che regola i programmi d'esame per la coperta e la macchina, di fatto non esiste ancora un testo alternativo.

Modifiche da apportare alle normative vigenti:

- 1) Oltre al corso Mams e Mabev sarebbe opportuno istituire un corso di Crowd and Crisis Management e un corso di Familiarizzazione per Navi Passeggeri e di tipo Ro-Ro in approvati training center. Ad oggi la normativa vigente prevede solo la possibilità di ottenere il certificato con lo svolgimento di un corso eseguito a bordo e comprovato dal Comandante della nave ove il marittimo ottiene l'addestramento, a differenza dei corsi di familiarizzazione per navi petroliere/chimichiere/gasiere, che possono essere eseguiti in approvati training center. Il certificato di Familiarizzazione ha inoltre una scadenza quinquennale, e nel caso in cui un marittimo non riesca a trovare un imbarco su queste tipologie di navi (secondo i tempi previsti dal D. Dirig. 7 agosto 2001) corre il serio rischio di non riuscire a rinnovare il certificato e di conseguenza perdere la possibilità di un futuro imbarco, in quanto penalizzato dalla mancanza del certificato stesso. Al momento è previsto dalla legislazione la possibilità di essere imbarcato sovrannumero e ottenere il certificato abilitativo dal Comandante della nave ove viene svolto l'addestramento, ma ad oggi le compagnie preferiscono imbarcare marittimi già in possesso del certificato. Con l'instaurazione di un corso approvato, tutti i marittimi verranno messi sullo stesso piano. (§ 494 - D. Dirig. 7 agosto 2001 - G. U. 19 settembre 2001, n. 218, articoli 4-5-6.)
- 2) Riconoscimento dei certificati a norma STCW (i.e. MAMS, ECDIS, etc...) ottenuti in riconosciuti centri di addestramento europei e extra-europei, come avviene in molti paesi della comunità Europea.
- 3) Semplificazione delle procedure di endorsement dei certificati e certificate of discharge, con chiare indicazioni sul sito del Ministero dei Trasporti di indirizzi e-mail, numeri di telefono e/o fax delle Ambasciate Italiane all'estero, ove poter inviare i certificati al fine di ottenerne la convalida.
- 4) Aggiornamento dell'elenco dei Centri di Addestramento del personale marittimo nel sito del Ministero dei Trasporti. L'ultimo aggiornamento risale al Dicembre 2010. Con le rettifiche di Manila 2010 sarebbe utile avere un elenco con i centri autorizzati dal Ministero per il rilascio dei certificati secondo le nuove disposizioni.
- 5) Istituire un unico database centrale e telematico per tutte le matricole affinché il Marittimo possa rinnovare i propri titoli in qualsiasi Capitaneria d'Italia e non solo quella dove viene registrata la Matricola. Concedere alle Autorità Consolari e alle Ambasciate l'autorità di rinnovare i certificati secondo le norme Italiane e non solo fino allo sbarco del Marittimo.
- 6) Chiarire perché nel Dlgs 121 del 2005, all'articolo 6 lettera b) viene riconosciuta la navigazione su navi da diporto adibite al noleggio o ad uso privato al fine dell'ottenimento del certificato, mentre negli altri articoli e per le altre funzioni la navigazione su navi da diporto ad uso privato non viene riconosciuto.
- 7) Per quanto riguarda il corso di Ship Security Officer, stando alla normativa Italiana è necessario avere già effettuato navigazione su navi soggette a ISPS, il che rende molto difficoltoso per i colleghi che navigano su unità adibite al diporto ottenere il requisito. La normativa internazionale sembra non essere così restrittiva.

