

EMANUELA FREGONESE

*Collaboratrice della Cattedra di Diritto dei trasporti e navigazione  
nell'Università degli Studi di Trieste*

## INNOVAZIONI NELLA CERTIFICAZIONE DEI MARITTIMI E CORRISPONDENTI ABILITAZIONI

### *1. Requisiti, abilitazioni e certificazioni della gente di mare*

Talune categorie del personale marittimo devono essere in possesso di particolari titoli professionali, che attestano l'astratta idoneità ad esplicare le attività che esse intendono esercitare<sup>1</sup>.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce i requisiti ed i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione (art. 123 cod.nav.).

Il decreto ministeriale 22 dicembre 2000, modificando il decreto ministeriale 5 ottobre 2000, stabilisce i requisiti, le abilitazioni e le certificazioni dei comandanti, direttori di macchina, ufficiali e comuni di coperta e di macchina individuandoli così come segue:

#### 1) PER I SERVIZI DI COPERTA:

- a) ufficiale di navigazione;
- b) ufficiale di navigazione di seconda classe;
- c) ufficiale di navigazione di terza classe;
- d) capitano;
- e) capitano di seconda classe;
- f) comandante;
- g) comandante di seconda classe;
- h) comandante di terza classe;
- i) comandante di quarta classe;
- l) comune di guardia di coperta.

1. V. GAETA, *Voce Personale della navigazione*, in *Enc. dir.*, Milano 1983, vol. XXXIII.

## 2) PER I SERVIZI DI MACCHINA:

- a) ufficiale di macchina;
- b) capitano di macchina;
- c) capitano di macchina di seconda classe;
- d) direttore di macchina;
- e) direttore di macchina di seconda classe;
- f) comune di guardia di macchina.

Il possesso di codesti titoli, che si conseguono con il superamento di un esame, serve a provare l'esistenza dei requisiti tecnici, ma non conferisce l'abilitazione all'esercizio dell'attività, che è sempre condizionata all'iscrizione nelle matricole.

Si rende obbligatorio seguire la procedura di rilascio dei certificati "STANDARDS 95" che, seguendo le procedure sancite dalla Convenzione di Londra del 7 luglio 1995, reca norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e alla guardia.

Per portare un esempio di come le qualifiche ed il loro rilascio siano cambiate rispetto alle norme dettate dal codice della navigazione, si guardi alla figura del capitano di macchina.

L'art. 12 del D.M. 22 dicembre 2000, dispone che per conseguire il certificato di "capitano di macchina" è necessario:

- a) essere in possesso del certificato di abilitazione di "ufficiale di macchina";
- b) aver completato, con esito favorevole, un programma di addestramento sui compiti e sulle mansioni del primo ufficiale di macchina e del direttore di macchina, di cui alla sezione A-III/2 del Codice STCW, a livello direttivo, comprensivo di un periodo di navigazione di almeno dodici mesi in qualità di ufficiale di macchina su navi dotate di apparato di propulsione pari o superiore a 750 chilowatt;
- c) aver sostenuto, con esito favorevole, dopo il periodo di addestramento, un esame tecnico-pratico, atto a dimostrare la competenza ad eseguire i compiti e le mansioni del primo ufficiale di macchina e del direttore di macchina, di cui alla sezione A-III/2 del Codice STCW, a livello direttivo.

Prima della riforma, per diventare capitano di macchina, secondo quanto disposto dall'art. 266 del reg. nav. mar., occorreva essere in possesso dei seguenti requisiti:

- 1) aver compiuto i ventitré anni di età;
- 2) possedere il titolo di aspirante capitano di macchina;
- 3) aver lavorato per un anno in uno stabilimento meccanico alla costruzione o riparazione di macchine, e avere, inoltre, effettuato 36 mesi di navigazione in servizio di macchina, dei quali almeno 6 su piroscafi e 6 su motonavi, oppure aver effettuato 48 mesi di navigazione in servizio di macchina, dei quali almeno 6 su piroscafi e 6 su motonavi;
- 4) aver sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Per rendere chiara la portata innovativa del decreto in esame, allego delle tabelle esplicative:

Certificati previsti dal D.M. 569/95	Requisiti per il rilascio di:	
	Comune di guardia di coperta	Comune di guardia di macchina
Marittimo facente parte di una guardia di coperta	6 mesi di navigazione in compiti connessi con la tenuta della guardia di navigazione	-----
Marittimo facente parte di una guardia di macchina	-----	6 mesi di navigazione in compiti connessi con la tenuta della guardia di macchina

**CRITERI E REQUISITI PER IL RILASCIO  
DELLE CERTIFICAZIONI IMO STCW/78-95**

<b>TITOLI PROFESSIONALI DI COPERTA</b>	<b>Requisiti per il rilascio di:</b>			
Capitano superiore di lungo corso	COMANDANTE: automaticamente	CAPITANO: automaticament e	UFF. NAVIGAZIONE: automaticamente	COMANDANTE DI QUARTA CLASSE: automaticamente
Capitano di lungo corso	COMANDANTE: 6 mesi di navigazione come 1° ufficiale di coperta e corsi	CAPITANO: 6 mesi di navigazione come ufficiale di coperta e corsi	UFF. NAVIGAZIONE solo corsi	COMANDANTE DI QUARTA CLASSE: solo corsi
Aspirante capitano di lungo corso	COMANDANTE DI SECONDA CLASSE: 6 mesi di navigazione come 1° ufficiale di coperta e corsi	CAPITANO DI SECONDA CLASSE: 6 mesi di navigazione come ufficiale di coperta e corsi	UFF. NAVIGAZIONE: solo corsi	COMANDANTE DI QUARTA CLASSE: solo corsi
Padrone marittimo di 1° classe al traffico	COMANDANTE DI SECONDA CLASSE: 6 mesi di navigazione come 1° ufficiale di coperta e corsi	CAPITANO DI SECONDA CLASSE: 6 mesi di navigazione come ufficiale di coperta e corsi	UFF. NAVIGAZIONE: solo corsi	COMANDANTE DI QUARTA CLASSE: solo corsi

TITOLI PROFESSIONALI DI COPERTA	Requisiti per il rilascio di:			
Padrone marittimo di 2° classe al traffico	COMANDANTE DI SECONDA CLASSE: 18 mesi di navigazione come 1° ufficiale di coperta <sup>2</sup> e corsi	CAPITANO DI SECONDA CLASSE: 18 mesi di navigazione come ufficiale di coperta <sup>3</sup> e corsi	UFF. <sup>4</sup> NAVIGAZIONE: solo corsi	COMANDANTE DI QUARTA CLASSE: solo corsi
Marinaio autorizzato al traffico	COMANDANTE DI SECONDA CLASSE: 12 mesi di navigazione come 1° ufficiale di coperta e corsi	CAPITANO: DI SECONDA CLASSE: 12 mesi di navigazione come ufficiale di coperta e corsi	UFF. NAVIGAZIONE solo corsi	COMANDANTE DI QUARTA CLASSE: solo corsi

2. Secondo la Regola I/1 della Conferenza STCW, per "Primo Ufficiale di Coperta" s'intende l'ufficiale di coperta che, per grado, viene subito dopo il comandante e su cui ricade il Comando della nave in caso di inabilità del comandante.

3. Secondo la Regola I/1 della Conferenza STCW, per Ufficiale di Coperta" s'intende un ufficiale qualificato secondo quanto stabilito con le disposizioni del Capitolo II della Convenzione.

4. Secondo la Regola I/1 della Conferenza STCW, per "Ufficiale" si intende un membro dell'equipaggio, diverso dal comandante, designato come tale da una legge nazionale o da regolamenti o, in assenza di tale designazione, mediante accordo collettivo o consuetudine.

TITOLI PROFESSIONALI DI MACCHINA	Requisiti per il rilascio di:		
Capitano superiore di macchina	DIRETTORE DI MACCHINA <sup>2</sup> : automaticamente	CAPITANO DI MACCHINA: automaticamente	UFFICIALE DI MACCHINA: automaticamente
Capitano di macchina	DIRETTORE DI MACCHINA: 6 mesi di navigazione come 1° ufficiale di macchina e corsi	CAPITANO DI MACCHINA: 6 mesi di navigazione come ufficiale di macchina e corsi	UFFICIALE DI MACCHINA: solo corsi
Aspirante capitano di macchina	DIRETTORE DI MACCHINA DI SECONDA CLASSE: 6 mesi di navigazione come 1° ufficiale di macchina e corsi	CAPITANO DI MACCHINA DI SECONDA CLASSE: 6 mesi di navigazione come ufficiale di macchina e corsi	UFFICIALE DI MACCHINA: solo corsi
Meccanico navale di classe specializzato	DIRETTORE DI MACCHINA DI SECONDA CLASSE: 6 mesi di navigazione come 1° ufficiale di macchina e corsi	CAPITANO DI MACCHINA DI SECONDA CLASSE: 6 mesi di navigazione come ufficiale di macchina e corsi	UFFICIALE DI MACCHINA: solo corsi

TITOLI PROFESSIONALI DI MACCHINA	Requisiti per il rilascio di:		
Meccanico navale di prima classe	DIRETTORE DI MACCHINA DI SECONDA CLASSE: 12 mesi di navigazione come 1° ufficiale di macchina <sup>5</sup> e corsi	CAPITANO DI MACCHINA DI SECONDA CLASSE: 12 mesi di navigazione come ufficiale di macchina <sup>6</sup> e corsi	UFFICIALE DI MACCHINA: solo corsi
Meccanico navale di seconda classe	DIRETTORE DI MACCHINA <sup>7</sup> DI SECONDA CLASSE: 18 mesi di navigazione come 1° ufficiale di macchina e corsi	CAPITANO DI MACCHINA DI SECONDA CLASSE: 12 mesi di navigazione come ufficiale di macchina e corsi	UFFICIALE DI MACCHINA: solo corsi

5. Secondo la Regola I/1, per "1° Ufficiale di Macchina" s'intende un ufficiale di macchina che, viene subito dopo il direttore di macchina e su cui ricade la responsabilità per la propulsione meccanica della nave e le operazioni di manutenzione delle installazioni meccaniche ed elettriche della nave che sostituirà in caso di incapacità il direttore di macchina.

6. Secondo la Regola I/1, per "Ufficiale di Macchina" s'intende una persona sotto addestramento per diventare un ufficiale di macchina e designato come tale dalla legge nazionale o regolamenti.

7. Secondo la Regola I/1, per "Direttore di Macchina" s'intende l'ufficiale macchinista anziano responsabile della propulsione meccanica del funzionamento e della manutenzione delle installazioni meccaniche ed elettriche della nave.

## *2. Nuovi requisiti per ottenere le qualifiche professionali della gente di mare*

Numerosi sono stati i decreti ministeriali emanati per disciplinare i nuovi requisiti richiesti per ottenere le qualifiche professionali della gente di mare. Per portare alcuni esempi, si può ricordare il decreto 7 agosto 2001, istitutivo del comando all'uso del radar osservatore normale per il personale marittimo, che decreta la durata del corso in quarantacinque ore articolate in sei giorni, di cui almeno diciassette ore articolate in esercitazioni pratiche (art. 1). Il corso è obbligatorio per i marittimi aspiranti al conseguimento dei certificati di ufficiale di navigazione o di ufficiale di navigazione di terza classe; prima di essere ammessi al corso, è necessario effettuare un periodo di navigazione di almeno sei mesi in attività di addestramento sui compiti e mansioni dell'ufficiale di coperta, ovvero svolgendo compiti connessi con la tenuta della guardia in navigazione (art. 2). Ogni candidato sostiene, a completamento del corso di addestramento, un esame consistente in una prova teorica ed una prova pratica, dinanzi ad una commissione composta dal direttore del corso, da almeno due membri del corpo istruttori, ed eventualmente integrata da un esperto nominato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al candidato che consegue un esito favorevole è rilasciato un attestato i cui estremi saranno annotati sui suoi titoli matricolari (art. 4).

Il decreto 19 giugno 2001 istituisce il corso di sicurezza personale e responsabilità sociali. Questo corso ha durata non inferiore a diciotto ore articolate in tre giorni (art. 1). Il corso è obbligatorio per i marittimi iscritti nella gente di mare di prima e seconda categoria, per il primo imbarco su navi da traffico in navigazione internazionale, nonché su navi da traffico adibite a navigazione nazionale (art. 2).

Alla fine del corso, dopo aver sostenuto con esito favorevole l'esame di fine corso, viene posta la relativa annotazione nel libretto di navigazione come prova documentale dell'addestra-



mento in materia di sicurezza personale e responsabilità sociali ed ha validità quinquennale.

Alla scadenza del termine, l'annotazione è automaticamente rinnovata per altri cinque anni al marittimo che ha navigato su navi adibite al traffico per almeno un anno nel quinquennio di validità dell'annotazione medesima (art. 5).

Infine, per portare un ultimo esempio, cito il decreto 7 agosto 2001 sui requisiti dell'addestramento speciale per il personale marittimo destinato all'assistenza dei passeggeri in situazioni di emergenza imbarcato su navi passeggeri diverse dal tipo Ro-Ro.

L'attestato di qualificazione viene rilasciato al comandante della nave, responsabile dello svolgimento dell'addestramento prescritto.

L'attestato relativo all'addestramento del comandante è rilasciato dall'autorità marittima dopo un periodo di navigazione di almeno sei mesi su navi passeggeri, con la qualifica di comandante o di primo ufficiale di coperta (art. 4).

Il comandante, o un suo delegato, in relazione alle esigenze di sicurezza della navigazione ed alla salvaguardia della vita in mare, deve accertare, sotto la sua responsabilità, anche la capacità del personale imbarcato su navi passeggeri, di comprendere ordini e comunicare in lingua comune (art. 5).

L'addestramento in esame ha validità quinquennale ed alla scadenza, per ottenere un nuovo attestato, è necessario ripetere l'addestramento (art. 6).

Appare ora necessario chiarire cosa si intende quando si parla di Convenzione STCW/78-95.

### *3. La convenzione STCW/78-95*

La Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per Marittimi (STCW), 1978, è stata adottata alla Conferenza Internazionale sull'Addestramento e Certificazione dei Marittimi il 7 Luglio 1978.

La Convenzione STCW 1978 è entrata in vigore il 28 Aprile 1984. Da allora tre emendamenti ad essa sono stati adottati nel 1991, 1994 e 1995.

Gli emendamenti del 1991 relativi al sistema globale di soccorso e sicurezza marittimo (GMDSS) e la condotta delle prove di collaudo sono stati adottati dalla risoluzione MCS.21 ed entrati in vigore il 1° Dicembre 1992.

Gli emendamenti del 1994 sulle disposizioni sullo speciale addestramento per il personale sulle navi petroliere sono stati adottati dalla risoluzione MCS.33 ed entrati in vigore il 1° Gennaio 1996.

Gli emendamenti del 1995 sono stati adottati dalla risoluzione 1 della Conferenza dei Contraenti alla Convenzione Internazionale sugli Standards di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per Marittimi (Conferenza STCW). La Conferenza STCW, con risoluzione 2, ha anche adottato il Codice STCW per l'Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi.

Andiamo ora ad analizzare la Conferenza STCW 1995, per poi vedere come questa sia stata a sua volta recepita nel nostro Paese.

Su invito dell'Organizzazione Internazionale (IMO) la Conferenza è stata tenuta a Londra dal 26 Giugno al 7 Luglio 1995 con ben 71 Nazioni firmatarie.

I Contraenti<sup>8</sup> di questa convenzione, desiderando promuovere la sicurezza della vita e della proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino, stabilendo di comune accordo degli standard internazionali di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per marittimi, considerano che quest'intento può essere raggiunto solo con la stipulazione della sopra citata Convenzione.

8. Secondo l'art. 2 della Convenzione, per Contraente si intende lo Stato in cui la Convenzione è entrata in vigore.

Secondo l'articolo 1 della Convenzione, i Contraenti s'impegnano a promulgare tutte le leggi, i decreti, le ordinanze, e i regolamenti e ad intraprendere tutti i passi che possano essere necessari per dare pieno e completo vigore alla Convenzione in modo da assicurare che, dal punto di vista della sicurezza della vita e della proprietà in mare e della protezione dell'ambiente marino, i marittimi imbarcati siano qualificati e idonei ai loro compiti.

La Convenzione, secondo quanto stabilito dall'art.2, si applica ai marittimi che prestano servizio su navi atte a tenere il mare<sup>9</sup> che sono autorizzate a battere la bandiera del Contraente, eccezione fatta per quelli imbarcati su:

- a) navi da guerra, ausiliarie della Marina Militare ed altre navi di proprietà o gestite da uno Stato od adibite solo a servizi non commerciali; tuttavia ogni Contraente dovrà garantire, per quanto possibile, che anche il personale in servizio su tali navi risponda ai requisiti della Convenzione per quanto possibile e fattibile;
- b) pescherecci<sup>10</sup>;
- c) panfili da diporto non adibiti al commercio;
- d) barche in legno di costruzione artigianale.

L'art. 6, occupandosi dei certificati, stabilisce che i certificati per comandanti, ufficiali e comuni devono essere rilasciati a quei candidati che, a soddisfazione dell'Amministrazione<sup>11</sup>, hanno i requisiti di età, idoneità fisica, addestramento, qualificazione ed esami secondo le disposizioni relative all'annesso alla Convenzione.

9. Secondo l'art. 2 della Convenzione, per Nave atta a tenere il mare si intende una nave diversa da quelle che navigano esclusivamente in acque interne o in acque entro o strettamente adiacenti ad acque chiuse o ad aree dove si applicano i regolamenti portuali.

10. Secondo l'art. 2 della Convenzione, per Peschereccio s'intende una nave impiegata nella pesca di pesce, balene, foche, trichechi o altre risorse viventi del mare.

11. Per Amministrazione, secondo l'art. 2, si intende il Governo del Contraente di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

Dopo l'entrata in vigore della Convenzione per un Contraente, cita l'art.7, la sua Amministrazione può continuare a rilasciare certificati di competenza conformi alle sue precedenti consuetudini per un periodo non superiore a cinque anni. Tali certificati devono essere riconosciuti come validi ai fini della Convenzione. Durante questo periodo transitorio, tali certificati possono essere rilasciati solo a quei marittimi che abbiano iniziato il loro servizio in mare prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente nella sezione specificata della nave a cui quei certificati si riferiscono.

L'Amministrazione deve assicurarsi che tutti gli altri candidati siano esaminati e certificati in conformità con la Convenzione. Inoltre un Contraente può, entro due anni dall'entrata in vigore della Convenzione, rilasciare un certificato di servizio ai marittimi che non siano in possesso di un valido certificato di competenza rilasciato secondo le sue leggi prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente, ma che abbiano:

- a) prestato servizio in mare nella funzione per cui essi chiedono un certificato di servizio per un periodo non inferiore a tre anni negli ultimi sette prima dell'entrata in vigore della Convenzione per quel Contraente;
- b) fornito la certificazione che essi hanno eseguito quel lavoro in maniera soddisfacente;
- c) soddisfatto l'amministrazione per quanto riguarda l'idoneità fisica, vista ed udito compresi, tenendo in considerazione la loro età al momento della domanda.

Stando all'art. 8, in caso di necessità straordinarie, le Amministrazioni possono rilasciare una dispensa che permetta ad un determinato marittimo di prestare servizio su una determinata nave per un periodo stabilito che non superi i sei mesi in un grado che non sia, però, quello di ufficiale telegrafista o di operatore radiotelefonista.

Ogni dispensa concessa per un grado deve essere concessa solo ad una persona debitamente certificata per occupare il grado

immediatamente inferiore. I Contraenti devono, entro il 1° gennaio di ogni anno, inviare tali dispense al Segretario Generale<sup>12</sup> informandolo sul loro numero totale specificandone la concessione per ogni grado per il quale sia richiesto un certificato.

Stabilisce poi l'art.10, che mentre le navi sono nei porti di un Contraente, sono soggette ad ispezione da parte di funzionari, debitamente autorizzati da quel Contraente, per verificare che tutti i marittimi che prestano servizio a bordo e per i quali la Convenzione richiede il possesso di un certificato, abbiano tale certificato o siano in possesso di una valida dispensa. Se nell'eseguire i controlli si riscontrano anomalie o deficienze, il funzionario che effettua l'ispezione deve informare immediatamente, per iscritto, il comandante della nave ed il Console o, in sua assenza, la più vicina rappresentanza diplomatica o l'autorità marittima dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera affinché possano essere presi i provvedimenti del caso.

Infine, all'art. 11, è prevista una cooperazione tecnica in aiuto di quei Contraenti che richiedono l'assistenza tecnica per:

- a) addestramento del personale amministrativo e tecnico;
- b) creazione di centri per l'addestramento dei marittimi;
- c) fornitura di attrezzature e di mezzi per i centri di addestramento;
- d) sviluppo di adeguati programmi di addestramento ivi compreso l'addestramento pratico su navi in armamento;
- e) agevolazioni per altre misure ed accordi atti a migliorare la qualificazione dei marittimi.

L'Organizzazione si propone di dare tale aiuto, organizzato preferibilmente su base regionale o sub-regionale, con la collaborazione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL).

12. Per Segretario Generale si intende, secondo l'art.2, il Segretario Generale dell'Organizzazione.

#### 4. *Codice STCW*

Andiamo ora ad analizzare il Codice STCW. Il Codice è diviso in due parti: una parte "A" sugli standards obbligatori riguardanti le disposizioni dell'annesso alla Convenzione (ad esempio: standard riguardanti il comandante ed il personale di coperta, standard riguardanti il personale radio, etc.), ed una parte "B" sulle indicazioni raccomandate riguardanti le disposizioni della Convenzione STCW e del suo annesso (ad esempio: indicazione riguardante il reparto macchina, indicazione riguardante le comunicazioni radio ed il personale radio, etc.).

La Conferenza ha adottato questo Codice riconoscendo l'importanza di stabilire standard obbligatori particolareggiati di competenza ed altre disposizioni necessarie per assicurare che tutti i marittimi dovrebbero essere stati debitamente istruiti ed addestrati, esercitato pratica adeguata, abili e competenti nell'eseguire le loro mansioni in modo da migliorare la sicurezza della vita umana e delle proprietà in mare e la protezione dell'ambiente marino. Inoltre i Contraenti, nel voler adottare tale Codice, hanno ricordato che una grande percentuale di incidenti in mare e di contaminazione sono causati da errore umano e proprio per questo hanno voluto imporre i più elevati standard per la sicurezza della vita e proprietà in mare ed in porto e per la protezione dell'ambiente.

Iniziando l'analisi dalla parte "A", vediamo che il primo capitolo tratta delle disposizioni generali relative agli standard.

Le capacità specificate negli standards di competenza sono raggruppate a seconda dei casi nelle seguenti sette funzioni:

- 1) Navigazione.
- 2) Maneggio carico e stivaggio.
- 3) Controllo sulle attività della nave e cura delle persone a bordo.
- 4) Ingegneria navale.
- 5) Ingegneria elettrica, elettronica e di controllo.
- 6) Manutenzione e riparazione.
- 7) Radiocomunicazioni.

Ai seguenti gradi di responsabilità:

1. grado direttivo (management);
2. grado operativo (operational);
3. grado di sostegno (support).

La valutazione a bordo dei marittimi deve iniziare con la verifica dei certificati dei marittimi, ma nonostante questo, si può richiedere al marittimo di dimostrare la relativa competenza sul proprio posto di lavoro. Tale dimostrazione può comprendere la verifica che i requisiti standard riguardanti la tenuta della guardia siano stati osservati e che vi sia una corretta reazione a situazioni di emergenza limitata al grado di competenza del marittimo (sezione A-I/4).

Le persone che conducono l'addestramento o la valutazione a bordo con la nave in attività, devono solamente farlo quando tale addestramento o valutazione non interferisca negativamente sulle normali operazioni della nave ed essi possono dedicare il loro tempo ed attenzione all'addestramento e alla valutazione. Ogni Contraente deve assicurarsi che gli istruttori, gli ispettori e gli esaminatori siano dovutamente qualificati per i particolari tipi e gradi di addestramento o di valutazione della competenza dei marittimi sia a bordo che a terra, come richiesto dalla Convenzione e dal presente Codice (sezione A-I/6).

La competenza professionale deve esser stabilita da:

1. un periodo d'imbarco documentato, eseguendo funzioni adeguate al certificato posseduto, per un periodo di almeno un anno in totale durante gli ultimi cinque anni;
2. avendo eseguito mansioni equipollenti al periodo d'imbarco;
3. uno dei seguenti:
  - 3.1 sostenendo un esame approvato;
  - 3.2 completando con esito positivo un corso approvato o più corsi;
  - 3.3 avendo completato il periodo di imbarco approvato, eseguendo le mansioni adeguate al certificato in possesso, per un periodo di non meno di tre mesi in qualità di soprannumero, o



con un grado di ufficiale inferiore a quello per il quale il certificato in possesso sia valido immediatamente prima di assumere il grado per il quale esso sia valido.

I corsi di ripasso ed aggiornamento richiesti devono essere approvati ed includere le modifiche relative alle regole nazionali ed internazionali riguardanti la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino, tenendo presente ogni aggiornamento allo standard di competenza in causa (sezione A-I/11).

Andando ora ad una breve analisi della parte "B", emerge subito che queste indicazioni raccomandate non sono obbligatorie, ma possono aiutare, se rispettate, a raggiungere lo scopo di mantenere il più alto standard di competenza possibile degli equipaggi di tutte le nazionalità e delle navi sotto tutte le bandiere: queste, infatti, sono state studiate in collaborazione con l'Organizzazione Mondiale del Lavoro, l'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni e l'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Per portare qualche esempio di queste indicazioni, si pensi alla qualificazione degli istruttori ed esaminatori secondo cui ogni Contraente dovrebbe assicurarsi che questi siano debitamente qualificati per i particolari tipi e livelli di addestramento o di valutazione della competenza dei marittimi, come richiesto dalla Convenzione. Ogni persona, a bordo o a terra, che debba esprimere una valutazione sul lavoro della competenza di un marittimo intesa ad essere usata nella qualificazione per la certificazione secondo la Convenzione dovrebbe avere, innanzitutto, ricevuto la debita indicazione nella valutazione dei metodi e nella pratica, poi aver maturato una pratica esperienza della valutazione sotto la sorveglianza e a soddisfazione di un esaminatore esperto (sezione B-I/6).

Nell'applicare gli standard di qualità, ogni Contraente dovrebbe tenere presente dell'esistenza di modelli nazionali o internazionali e comprendere in essi i seguenti punti salienti:



- 1) una manifesta politica riguardante la qualità ed i mezzi per la quale tale politica debba essere applicata;
- 2) un sistema di qualità comprendente la struttura organizzativa, le responsabilità, le procedure, i passi e le risorse necessarie per la gestione necessaria della qualità;
- 3) le tecniche operative e le attività per assicurare il controllo della qualità;
- 4) le disposizioni di controllo sistematico, incluso l'assicurazione interna di valutazione della qualità, per assicurarsi che tutti gli obiettivi raggiunti siano stati raggiunti;
- 5) le disposizioni per periodiche valutazioni esterne sulle qualità (sezioni B-I/8).

Ci sono poi indicazioni relative agli standards medici che dovrebbero tenere in considerazione i punti di vista di medici professionisti pratici in medicina esercitata in campo marittimo. Gli standard medici potrebbero differenziarsi tra quelle persone in cerca del primo imbarco e di quei marittimi che già sono in attività. Gli standard dovrebbero, per quanto possibile, definire i criteri oggettivi nei riguardi dell'idoneità fisica alla carriera del mare, tenendo presente l'accesso nei comprensori sanitari, ed alla pratica a bordo. Essi dovrebbero, in particolare, specificare la condizione secondo la quale i marittimi sofferenti di potenziali pericolose condizioni di salute controllate da farmaci possono essere autorizzati a continuare a navigare. Gli occhi dei marittimi dovrebbero essere esenti da malattie.

Ogni permanente o progressiva debilitazione patologica, senza ospedalizzazione, dovrebbe esser motivo per la non idoneità al lavoro (sezione B-I/9).

Nel ratificare il periodo d'imbarco richiesto dalla Convenzione, i Contraenti dovrebbero assicurarsi che il periodo in questione relativo alla qualifica sia stato realmente effettuato, tenendo presente che, a parte la familiarizzazione iniziale con il lavoro sulle navi in armamento, lo scopo di tale lavoro è di consentire al marittimo di essere istruito e di esercitarsi, sotto la dovuta sorve-

glianza, in quelle discipline della sicurezza e della navigazione, sulle prassi e procedure che siano in relazione alla sua qualifica (sezione B-I/9).

### *5. Quadro normativo italiano*

Appare necessario vedere come tale Convenzione sia stata recepita nel nostro ordinamento.

Il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324 introduce il regolamento di attuazione delle direttive 94/58/CE<sup>13</sup> e 98/35/CE<sup>14</sup> relative ai requisiti minimi di formazione per la gente di mare.

Il presente regolamento, stando all'art. 1, si applica ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di navi battenti bandiera italiana adibite alla navigazione marittima, ad eccezione:

- a) delle navi da guerra, ausiliarie della Marina Militare ed altre navi di proprietà o gestite dalla Stato od adibite solo a servizi governativi non commerciali;
- b) delle navi da pesca;
- c) delle imbarcazioni da diporto che non effettuano alcun traffico commerciale;
- d) delle imbarcazioni di legno di costruzione rudimentale.

Secondo l'art. 3, le Amministrazioni marittime periferiche di cui all'art. 124 del Codice della navigazione rilasciano i certificati adeguati di cui all'annesso alla Convenzione STCW; il Ministero della sanità rilascia i certificati adeguati di cui alla regola IV/4 dell'annesso alla Convenzione STCW; il Ministero delle comunicazioni rilascia i certificati adeguati di cui alle regole IV/1 e IV/2 dell'annesso alla Convenzione STCW.

13. Direttiva n. 94/58/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare.

14. Direttiva n. 98/35/CE del Consiglio, del 25 maggio 1998; che modifica la direttiva n. 98/58/CE sopra citata.

Il comandante, il direttore di macchina, gli ufficiali di coperta e di macchina e, ove previsto, gli altri membri dell'equipaggio contemplati nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW, secondo quanto disposto dall'art. 4, devono essere in possesso di un certificato adeguato, rilasciato o convalidato da una delle amministrazioni sopra citate, che abilita il titolare a svolgere le competenze menzionate nel certificato stesso. Sono parimenti validi i certificati adeguati relativi all'espletamento di funzioni diverse da quelle di comandante e di primo ufficiale di coperta rilasciati o convalidati dalle autorità competenti di uno Stato membro a cittadini membri dell'Unione europea ai sensi dell'annesso alla Convenzione STCW.

L'art. 5 dispone che per il rilascio di uno dei certificati sopra citati, i lavoratori marittimi, ivi compresi quelli appartenenti agli Stati membri dell'Unione europea, devono:

- a) avere un'età non inferiore a quella prevista per ciascun certificato nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW;
- b) possedere i requisiti di idoneità fisica, in particolare per quanto riguarda la vista e l'udito, previsti ed accertati ai sensi della vigente normativa;
- c) aver effettuato il servizio di navigazione e tutte le relative attività di formazione e di addestramento prescritte dalle regole dell'annesso alla Convenzione STCW e dalle corrispondenti sezioni del codice STCW;
- d) aver sostenuto, con esito favorevole, davanti ad una delle amministrazioni citate all'art. 3, l'esame atto a dimostrare il possesso delle competenze del livello prescritte dalle regole dell'annesso alla Convenzione STCW e dalle corrispondenti sezioni del codice STCW. Cita l'art. 6 che i comandanti, gli ufficiali ed i radioperatori, titolari di un certificato adeguato che prestano servizio in mare oppure intendono riprendere servizio in mare dopo un periodo di riposo trascorso a terra, per essere ritenuti idonei al servizio in mare devono chiedere, ad intervalli non superiori a cinque anni, la convalida del loro certificato, dimostrando:

- a) di soddisfare i requisiti di idoneità fisica di cui all'art. 5;
- b) di continuare a possedere la competenza professionale necessaria all'assolvimento delle funzioni relative al certificato adeguato da rinnovare.

I comandanti, i direttori di macchina, gli ufficiali di coperta e di macchina e i radioperatori, per proseguire il servizio a bordo di navi per le quali sono stabiliti a livello internazionale ulteriori requisiti di formazione speciale, devono aver completato la relativa formazione.

Secondo l'art. 9, in caso di straordinaria necessità dovuta ad accertata indisponibilità di lavoratori marittimi in possesso del certificato adeguato che abilita allo svolgimento di una determinata funzione, il comandante del porto ove staziona la nave o, se del caso, la locale autorità consolare, se a suo parere ciò non reca pregiudizio a persone, ai beni e all'ambiente, può rilasciare, su richiesta della compagnia, un documento di dispensa che permette di svolgere detta funzione, per un periodo non superiore a sei mesi, da parte di altro lavoratore marittimo in possesso di un certificato che lo abilita ad occupare il posto immediatamente sottostante. La dispensa non può essere concessa per lo svolgimento delle funzioni di comandante o di direttore di macchina, salvo in caso di forza maggiore e, in questo caso, per il minor tempo possibile. La dispensa non può essere concessa per lo svolgimento delle funzioni di radioperatore, se non con l'eccezione di quanto stabilito dalle norme radio. Il registro dei certificati, così come indicato dall'art. 10, è istituito presso l'unità di gestione di trasporto marittimo. In questo registro, anche elettronico, sono conservati i certificati adeguati rilasciati e convalidati dai soggetti delle Amministrazioni dove, per ogni certificato, previa attribuzione di un numero progressivo, sono annotati:

- a) le generalità complete del titolare;
- b) la data del rilascio;
- c) la regola di riferimento dell'annesso alla Convenzione STCW;
- d) la scadenza, se prevista;

- e) il rinnovo, se previsto;
- f) gli estremi degli eventuali provvedimenti di sospensione o di annullamento;
- g) l'eventuale denuncia di distruzione, sottrazione o smarrimento;
- h) gli estremi del rilascio di eventuali duplicati.

Presso la stessa unità è istituito un registro delle dispense.

Il comandante della nave, a norma dell'art. 11, custodisce, in originale, i certificati e le eventuali dispense di cui sono titolari i lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo della nave e, se del caso, le prove dell'avvenuta presentazione alle competenti autorità della domanda di convalida dei certificati adeguati di Paesi terzi non ancora convalidati da uno Stato membro. Questi documenti sono riconsegnati ai rispettivi titolari al momento dello sbarco. L'art.12 ricorda che gli ufficiali ed i comuni che disimpegnano servizio di guardia di navigazione ovvero servizio di guardia di macchina fruiscono ogni ventiquattro ore di un periodo di riposo della durata minima di dieci ore, che può esser suddiviso in non più di due periodi, uno dei quali deve avere una durata di almeno sei ore. Il periodo di riposo non può esser ridotto a non meno di sei ore consecutive, purché tale riduzione non si protragga per più di due giorni consecutivi e siano fruite almeno settantasette ore complessive di riposo. Le stesse regole valgono per il servizio di guardia di macchina, dove questo sia attivato. L'organizzazione del servizio di guardia di navigazione e del servizio di guardia di macchina compete al comandante della nave.

Per il servizio di guardia di macchina il comandante può delegare l'organizzazione del servizio al direttore di macchina.

L'organizzazione dei turni di guardia è trascritta in apposito documento, o in documenti separati, che devono essere affissi almeno ventiquattro ore prima dell'inizio del servizio di guardia in prossimità del ponte di comando e del locale apparato motore.

Disposizioni in materia di addestramento sono disposte dall'art. 13. L'addestramento dei lavoratori marittimi nelle materie

di competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione è oggetto di appositi corsi, il cui svolgimento può essere affidato a istituti, enti e società ritenuti idonei e autorizzati con appositi decreti.

Tali decreti stabiliscono:

a) i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi, nel rispetto delle regole dell'annesso alla Convenzione STCW e delle corrispondenti sezioni del codice STCW;

b) la composizione quantitativa e qualitativa del corpo istruttori; ogni istruttore deve:

1) conoscere programmi ed obiettivi specifici del particolare tipo di addestramento;

2) aver ricevuto, se l'addestramento è effettuato con l'ausilio di simulatori, un'istruzione adeguata circa le sue tecniche di utilizzo;

c) la composizione qualitativa e quantitativa delle commissioni davanti alla quale, al termine del corso, l'allievo deve sostenere un esame tecnico-pratico. Ogni esaminatore deve:

1) aver ricevuto un'istruzione adeguata circa i metodi e le pratiche di valutazione;

2) aver maturato, qualora l'attività di valutazione sia effettuata con l'ausilio di un simulatore, una sufficiente esperienza pratica del simulatore medesimo, come strumento di valutazione.

L'addestramento svolto a bordo non deve essere di ostacolo alle normali operazioni della nave.

Secondo quanto disposto dall'art. 15, il Ministro dei trasporti e della navigazione controlla costantemente che tutte le attività di addestramento conseguano gli obiettivi definiti, inclusi quelli riguardanti le qualifiche e l'esperienza di istruttori ed esaminatori. Ad intervalli non superiori a cinque anni, lo stesso Ministro effettua una valutazione della gestione del sistema di addestramento al fine di verificare l'efficacia e la coerenza delle norme di qualità e dei relativi controlli; entro sei mesi dalla valutazione, ne trasmette una copia alla Commissione europea con l'indicazione degli eventuali correttivi adottati.

La compagnia di navigazione, stando all'art. 16, deve assicurare il rispetto delle seguenti condizioni a bordo delle sue navi:

- a) i lavoratori marittimi da arruolare siano in possesso di un certificato adeguato;
- b) la nave sia armata in conformità delle disposizioni in materia di tabelle di armamento stabilite dalla normativa vigente in materia;
- c) a bordo della nave siano conservati e disponibili per eventuali controlli i documenti relativi all'idoneità fisica e alla competenza dei lavoratori marittimi imbarcati;
- d) i lavoratori marittimi imbarcati, prima dell'effettiva missione in servizio, acquisiscano familiarità con i loro compiti specifici e con gli impianti e le attrezzature che saranno chiamati ad utilizzare nello svolgimento dei compiti medesimi, comprese le procedure tecniche relative all'utilizzo dei suddetti impianti ed attrezzature, nonché le procedure ai fini della sicurezza del lavoro;
- e) ogni misura sia adottata affinché ciascun membro dell'equipaggio possa contribuire con le proprie cognizioni e capacità alla sicurezza della nave e alla prevenzione e contenimento dell'inquinamento.
- f) La compagnia, il comandante e i membri dell'equipaggio sono individualmente responsabili del corretto adempimento di queste disposizioni (secondo comma).

A bordo di tutte le navi battenti la bandiera di uno Stato membro, stabilisce l'art. 17, devono essere apprestati strumenti idonei ad assicurare in qualsiasi momento un'efficace comunicazione orale per scopi di sicurezza tra tutti i membri dell'equipaggio, in particolare ai fini della ricerca e della comprensione tempestiva e corretta delle comunicazioni e degli ordini. La compagnia o il comandante, come opportuno, determinano la lingua di lavoro appropriata. Ciascuna delle persone che prestano servizio a bordo è tenuta a comprendere e, se del caso, a impartire ordini e istruzioni, nonché a riferire in tale lingua se la lingua di lavoro non è una lingua ufficiale dello Stato membro.



Tutti i piani e gli elenchi da affiggere devono includere una traduzione nella lingua di lavoro.

All'art. 18 sono previsti le forme di controllo dello Stato di approdo e fermo. Durante le ispezioni a bordo, gli ispettori verificano che:

- a) tutti i lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo e che sono tenuti ad avere un certificato ai sensi della Convenzione STCW, siano in possesso di tale certificato o di una valida dispensa, oppure forniscano prova di aver presentato domanda di riconoscimento;
- b) il numero e le qualifiche dei lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo siano conformi alle norme in materia di sicurezza previste dallo Stato di bandiera della nave. Oltre a verificare il possesso dei certificati, gli ispettori possono imporre ai lavoratori marittimi di dimostrare le rispettive competenze in relazione alle funzioni assegnate a ciascuno (comma terzo).

Infine all'art. 19 sono previste le sanzioni. Salvo che il fatto non costituisca reato, l'armatore o il comandante della nave che ammette a far parte dell'equipaggio una persona non in possesso dei certificati prescritti, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'art. 1178 cod.nav. La stessa sanzione si applica al comandante della nave che viola l'obbligo di tenuta dei certificati o che non riconsegna gli stessi ai titolari all'atto dello sbarco.

Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'art. 1223 cod.nav., l'armatore o il comandante della nave che consente l'esercizio di una funzione per la quale è richiesto il certificato ad una persona priva dello stesso ovvero non abilitata in base alla dispensa di cui all'art.9 (secondo comma).