

MICHELE GRIGOLI

*Prof. ord. di Diritto della navigazione
nell'Università degli Studi di Catania*

L'IDONEITÀ ALLA CONDUZIONE DI NAVI PER IL TRASPORTO DI MERCI E DI PERSONE NEL SETTORE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA PERTINENTE ALLE IDROVIE DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA

SOMMARIO: 1. Premessa. 2. Analisi del d.P.R. 18 dicembre 1999, n. 545. In specie: a) Ambito di applicazione. 3. Segue. b) Certificato per la conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna. 4. Segue. c) Procedura e requisiti minimi per il conseguimento del certificato. 5. Segue. d) Conduzione di navi a mezzo radar. 6. Segue. e) Conduzione di navi da passeggeri. 7. Rilevanza del regime analizzato.

1. La sperimentata funzione propulsiva del regime comunitario nel processo evolutivo di diritto speciale¹ è ulteriormente suffragata dalla recentissima² emanazione del regolamento recante norme di attuazione della direttiva 96/50/CE³ relativa all'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità, nel settore della navigazione interna. Direttiva che costituisce la logica integrazione della precedente direttiva 91/672/CEE del Consiglio del 16 dicembre 1991, relativa al rico-

1. Cfr., in specie, GRIGOLI, *Introduzione al nuovo volto del diritto della navigazione*, Torino, 1995, p. 187 ss.

2. Cfr. d.P.R. 18 dicembre 1999, n. 545, in *Gazz. Uff.* 22 febbraio 2000, n. 43.

3. Del 23 luglio 1996 (in *GUCE* 17 settembre 1998, L. 235 e in *Gazz. Uff.*, 2ª serie spec. 10 ottobre 1996, n. 78).

noscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna.⁴

La disciplina in esame si segnala, altresì, per il suo precipuo contributo ai fini di un congruo adeguamento del tenore abilitativo dell'equipaggio della nave alle esigenze tutorie della spedizione nautica;⁵ apprezzamento che appare ancor più significativo tenuto conto dell'area normativa interessata dal regolamento in questione, attinente, appunto, alla realtà della navigazione interna, che è ancora in attesa di una appagante disciplina.

2. Iniziando l'esame del citato⁶ d.P.R. n. 545/99, per quanto concerne l'ambito di applicazione, l'art. 3 ha disposto che il presente regolamento si applica ai conduttori delle seguenti navi per la navigazione interna⁷: automotori, rimorchiatori, spintori, chiatte rimorchiate, convogli spintori o in formazione accoppiata, adibite al trasporto di merci o di persone, ad eccezione: a) dei conduttori di navi per il trasporto di merci di lunghezza inferiore a venti metri;⁸ b) dei conduttori di navi adibite al trasporto di passeggeri che non tra-

4. Direttiva cui è stata data attuazione con d.P.R. 12 gennaio 1998, n. 24. Cfr., in merito, GRIGOLI, *La nuova realtà del diritto della navigazione*, Bologna, 1999, p. 336, nota 135.

5. Per una debita analisi sistematica, cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 315 ss.

6. V. *retro*, nota 2.

7. Secondo l'art. 1, comma 1, lett. b) è definito "conduttore di navi", la persona che assume il comando per la conduzione della nave sulle idrovie degli Stati membri dell'Unione Europea e che è responsabile della navigazione a bordo. Definizione che, per il suo palese empirismo, rivela la matrice della fonte comunitaria che ha, appunto, recepito siffatta soluzione (cfr. art. 2, lett. b) direttiva 96/50 CE).

8. Occorre sottolineare la scelta del parametro della lunghezza quale indice identificativo del bene, confermando la soluzione, apparsa discutibile (cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto. Analisi e risposte normative*, Bologna, 1997, p. 67 ss.; ID. *La nuova realtà*, cit., p. 170 ss.), privilegiata dalla evoluzione più aggiornata del regime comunitario. Per quanto concerne, invece, il riferimento a venti metri, appare privo di alcuna logica sistematica, essendo usuale la selezione del dato normativo in ragione del parametro dei ventiquattro metri, come, per es., nell'ambito della navigazione da diporto: cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*

sportano più di dodici persone,⁹ oltre l'equipaggio; c) dei conduttori di navi che intendono operare esclusivamente sulle idrovie nazionali italiane in quanto non collegate alla rete navigabile degli altri Stati membri¹⁰ (comma 1). Siffatta delimitazione dell'area di pertinenza del regolamento in esame è stata, pertanto, operata in ragione delle caratteristiche relative ora al bene impiegato, o al trasporto effettuato, ora alla sfera operativa, secondo una coerente adesione alle connotazioni del modello esercitorio. In merito all'ultimo caso regolato (lett. c), è stato previsto (comma 2) che ai relativi conduttori continuano ad essere rilasciati i titoli professionali nazionali,¹¹ secondo le modalità stabilite dal d.P.R. 28 giugno 1949, n. 631¹² e successive modificazioni ed integrazioni.

3. L'intervento pubblicistico mirato a predisporre una normativa, atta a garantire che il conduttore di navi in questione sia qualificato ed idoneo ad assumere il comando delle stesse si è concretato, innanzitutto, nella istituzione di uno specifico certificato conforme al modello comunitario di cui all'allegato 1¹³ (art. 2, commi 1 e 2). Siffatto certificato che è rilasciato dall'autorità competente, specificata dalla norma¹⁴ (comma 3), può essere dei

9. Dato che il trasporto di più di dodici persone identifica, secondo la ricorrente soluzione normativa, la nave da passeggeri (cfr., ad es., art. 1,1 n. 25 reg. sic. nav. e vita in mare; d.P.R. 8 novembre 1991, n. 435).

10. Fattispecie che esula dalla sfera normativa contemplata dal citato regolamento comunitario.

11. In ragione della materia di indagine, occorre annoverare i titoli di capitano, capo timoniere, capo barca e barcaiolo abilitato.

12. Cfr. artt. 49-51, 53 reg. nav. int.

13. Modello ove sono indicati i seguenti dati: cognome e nome del titolare, data e luogo di nascita, numero di rilascio, fotografia e firma del titolare, tipo del certificato, data di scadenza, menzioni e restrizioni.

14. Ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. a), i direttori degli uffici provinciali della motorizzazione civile e trasporti in concessione di Milano e di Venezia, individuati quali sedi di esame per il conseguimento dei titoli professionali dall'art. 2 d.P.R. 7 aprile 1959 (in *Gazz. Uff.* 11 giugno 1959, n. 137), e successive modificazioni ed integrazioni, e incaricati del rilascio del certificato per la conduzione di navi nel settore della navigazione interna.

seguenti tipi: *a*) certificato A: valido per tutte le idrovie degli Stati membri dell'Unione Europea, ad eccezione delle idrovie per le quali è richiesta la patente di battelliere del Reno, ai sensi della convenzione riveduta per la navigazione del Reno, firmata a Mannheim il 17 ottobre 1868; *b*) certificato B: valido per tutte le idrovie degli Stati membri dell'Unione Europea, ad eccezione delle idrovie a carattere marittimo previste nell'allegato 2 della citata direttiva 91/672/CEE e delle idrovie per le quali è indicata la patente di battelliere del Reno, ai sensi della convenzione di cui alla lett. *a*) (comma 4).

I certificati di conduzione soggetti a riconoscimento reciproco ai sensi dell'allegato al d.P.R. 12 gennaio 1998, n. 24¹⁵ restano validi senza obbligo di sostituzione se rilasciati entro il 6 aprile 1998 (comma 5).

4. Circa, poi, la procedura e i requisiti minimi per il conseguimento del certificato, l'art. 4 ha recepito la seguente, articolata disciplina. Ai sensi del comma 1, per conseguire il "certificato" sia del tipo A che del tipo B, il richiedente deve essere in possesso dei seguenti requisiti minimi: *a*) aver compiuto ventun anni di età.¹⁶ Il "certificato" rilasciato dagli altri Stati membri dell'Unione Europea ai conduttori di navi aventi età inferiore è valido in Italia al compimento degli anni ventuno; *b*) aver conseguito il diploma di scuola secondaria di primo grado; *c*) essere fisicamente e mentalmente idoneo; avere adeguata motricità degli arti superiori e inferiori; non presentare menomazioni tali da diminuire notevolmente la capacità lavorativa o da costituire pericolo per sé e per gli altri, né sintomi manifesti di malattie psichiatriche e vascolari; avere, per quanto riguarda la vista, l'udito e il senso cromatico, i requisiti minimi previsti dalla tabella B annessa al

15. V. *retro*, nota 4.

16. Requisito richiesto dall'art. 49 reg. nav. int., comma 1, n. 2 per conseguire il titolo di capitano.

d.P.R. 19 gennaio 1957, n. 332;¹⁷ d) aver maturato un'esperienza professionale di almeno quattro anni in qualità di membro di personale di coperta¹⁸ a bordo di una nave per la navigazione interna; e) aver superato, con esito favorevole, un esame sulle

17. Recante norme relative agli accertamenti sanitari per l'iscrizione nelle matricole del personale navigante della navigazione interna e per il conseguimento dei rispettivi titoli professionali. I requisiti minimi previsti dalla tabella B citata sono i seguenti:

Requisiti per il conseguimento dei titoli professionali		Requisiti da accertarsi in caso di controllo		
Per i servizi di coperta		Per i servizi di macchina	Per i servizi di coperta	Per i servizi di macchina
Vista	10/10 per ciascun occhio senza correzioni.	14/10 complessivamente o con correzione 5+4 purché la differenza non sia superiore a tre diottrie. Obbligo di lenti.	14/10 complessivamente senza correzione.	10/10 complessivamente con almeno 2/10 per l'occhio che vede meno, raggiungibile con qualsiasi correzione purché la differenza non sia superiore a 3 diottrie (con obbligo di lenti). Per il monocolo occorrono 10/10 con campo visivo normale.
Senso Cromatico	Normale.	Sufficiente alla percezione dei colori fondamentali: rosso, verde, violetto (con esclusione dei discromatici e dei monocromatici).	Normale.	Come specificato per i requisiti per il conseguimento dei titoli professionali per i servizi di macchina.
Udito	Percezione voce afona da 8 metri (da ambo i lati).	Percezione voce afona da 8 metri anche da un solo orecchio.	Percezione voce afona da 8 metri anche da un solo orecchio.	Percezione voce afona da 8 metri anche da un solo orecchio.

18. Secondo l'art. 1, comma 1, lett. c) è stato definito come "membro del personale di coperta", una persona che regolarmente partecipa alla conduzione ed alla tenuta del timone di una nave per la navigazione interna. Ai sensi dell'art. 6 d.m. 28 luglio 1979, il titolo professionale di timoniere della navigazione inter-

conoscenze professionali e sulle materie generali indicate nel cap. A dell'allegato II¹⁹ (comma 1).²⁰

na (istituito dal provvedimento in questione), abilita, in ausilio ed in occasionale temporanea sostituzione del componente dell'equipaggio con titolo professionale di capitano, a pilotare le seguenti navi: 1) addette a trasporto di persone: a) piroscafi di qualsiasi tipo oltre le 200 tonn. di stazza lorda; b) motonavi di qualsiasi tipo oltre le 300 tonn. di stazza lorda; 2) addette a trasporto di merci; a) piroscafi di qualsiasi tipo oltre le 300 tonn. di stazza lorda; b) motonavi di qualsiasi tipo oltre le 700 tonn. di stazza lorda; 3) rimorchiatori spintori di potenza superiore a 1000 CV.

19. Per quanto concerne il conseguimento del certificato di gruppo A, è, all'uopo, richiesta (parte 1) la conoscenza delle seguenti materie per la conduzione di navi per trasporto di merci e di persone.

1. Navigazione: a) Conoscenza esatta delle norme di navigazione sulle idrovie interne e sulle vie navigabili marittime, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna) e del regolamento internazionale per la prevenzione delle collisioni in mare, compresi la segnalazione e il sistema di segnalazione delle vie navigabili. b) Conoscenza delle caratteristiche generali delle principali idrovie interne e delle vie navigabili marittime dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico. c) Navigazione terrestre, ivi compresi: la determinazione della rotta, le rette di posizione e il punto-nave, stampati e pubblicazioni nautiche, utilizzo delle carte nautiche, aiuti per la navigazione e i sistemi di segnalazione, procedure di controllo della bussola, basi delle condizioni delle maree.

2. Manovra e conduzione della nave: a) Comando della nave tenuto conto dell'effetto del vento, della corrente, del risucchio e della immersione ai fini di una galleggiabilità e di una stabilità sufficienti. b) Compiti del timone e dell'elica e loro funzionamento. c) Manovra di ancoraggio e di ormeggio in ogni condizione. d) Manovra nella chiusa e nei porti in caso di incrocio o sorpasso di un'altra nave.

3. Costruzione e stabilità della nave: a) Conoscenza dei principi fondamentali della costruzione delle navi soprattutto in rapporto con la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave. b) Conoscenza elementare della direttiva 82/714 CEE del Consiglio del 4 ottobre 1982 che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna (direttiva cui è stata data attuazione con d. del ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 28 novembre 1987, n. 572, in Suppl. Ord. Gazz. Uff. n. 37 del 15 febbraio 1988: cfr., in merito, GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, II Milano, 1990, p. 13 ss.). c) Conoscenza elementare degli elementi principali della struttura della nave. d) Conoscenza teorica della galleggiabilità e delle regole di stabilità e loro applicazione pratica, in particolare la navigabilità. e) requisiti supplementari, in particolare attrezzature supplementari, sulle vie navigabili marittime..

4. Macchine: a) Conoscenza elementare della costruzione e del funzionamento delle macchine allo scopo di garantire il loro corretto funzionamento. b) Comando e controllo del funzionamento delle macchine principali e ausiliarie e condotta da seguire in caso di avaria.

I requisiti di cui al comma 1, lett. c), sono accertati mediante visita medica effettuata dall'azienda sanitaria locale o da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario, ovvero da un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della Sanità o da un ispettore medico delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare in servizio permanente effettivo, che rilasciano all'interessato apposita certificazione di idoneità (comma 2).

5. Carico e scarico: a) Utilizzazione delle scale di immersione. b) Determinazione della capacità di carico con l'aiuto del certificato di stazzatura. c) Operazioni di carico e scarico, stivaggio del carico (piano di stivaggio).

6. Condotta in circostanze particolari: a) Principi fondamentali della prevenzione degli incidenti. b) Misure da adottare in caso di avaria, di collisione o di arenamento, ivi compresa la chiusura di falle. c) Utilizzazione di attrezzature e di materiale di salvataggio. d) Primi soccorsi in caso di incidente. e) Prevenzione di incendi e utilizzazione degli impianti e dei dispositivi antincendio. f) Prevenzione dell'inquinamento delle idrovie. g) Condizioni specifiche per il salvataggio di persone, navi e carico sulle vie navigabili marittime, sopravvivenza in mare.

Per quanto riguarda, invece, il conseguimento del certificato di gruppo B, occorre (Parte 2) la conoscenza delle stesse materie richieste per il conseguimento del citato certificato di gruppo A con le seguenti varianti. 1. Navigazione. a) Conoscenza esatta delle norme di navigazione sulle idrovie interne, in particolare del CEVNI, compresi la segnalazione e il sistema di segnalazione delle vie navigabili. b) Conoscenza delle caratteristiche generali delle principali idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico. c) Determinazione della rotta, stampati e pubblicazioni nautiche, sistemi di segnalazione.

2. Manovra e conduzione della nave: si rinvia al punto 2 della parte I.

3. Costruzione e stabilità della nave: si rinvia al punto 3 della parte I, con esclusione della lett. e).

4. Macchine: si rinvia al punto 4 della parte I, con la sola sostituzione del termine "guasto" a quello di "avaria" nella formulazione della lett. b).

5. Carico e scarico: si rinvia al punto 5 della parte I.

6. Condotta in circostanze particolari: si rinvia al punto 2 della parte I, con esclusione della lett. g).

20. Gli esami sono sostenuti ai sensi del citato d.P.R. 7 aprile 1959 e successive modifiche ed integrazioni, davanti alle commissioni istituite presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Milano e di Venezia (comma 7).

Il titolare del "certificato", che abbia compiuto sessantacinque anni di età, nei tre mesi seguenti e, successivamente, ogni anno, deve sottoporsi alla visita medica prevista nel comma precedente; l'autorità competente che rilascia il "certificato" annota sullo stesso che il conduttore è risultato idoneo all'esito della visita medica (comma 3).²¹

Il requisito di cui al comma 1, lett. *d*), deve essere attestato mediante annotazione sul libretto personale di navigazione, apposta dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, qualora tale esperienza è stata acquisita sulle idrovie nazionali (comma 4). L'esperienza professionale, di cui al comma 1, lett. *d*), può essere acquisita sulle idrovie degli altri Stati membri anche qualora il corso di dette idrovie valichi il territorio comunitario. In tal caso l'esperienza professionale è attestata mediante annotazione sul libretto personale di servizio da parte dell'autorità competente dello Stato membro (comma 5). La durata minima di tale esperienza professionale è ridotta di tre anni qualora il richiedente sia in possesso del titolo professionale di capitano o di capo timoniere della navigazione interna²² ovvero abbia maturato un'esperienza di almeno quattro anni in qualità di membro del personale di coperta su navi adibite alla navigazione marittima (comma 6).

5. In merito, invece, alla conduzione di navi a mezzo radar, l'art. 5 ha disposto che il conduttore deve aver superato l'esame di cui al citato art. 4, comma 7,²³ anche²⁴ sulle materie comple-

21. Le spese relative alle visite mediche di cui ai commi 2 e 3 sono a carico dei richiedenti (comma 8).

22. V. *retro*, nota 11.

23. V. *retro*, nota 20.

24. Ai fini di cui al comma 1 è valido in Italia anche il diploma conseguito secondo il regolamento sul rilascio dei diplomi per la conduzione di navi a mezzo radar sul Reno (comma 3).

mentari obbligatorie di cui al cap. B dell'allegato II²⁵ (comma 1).

L'idoneità alla conduzione di navi a mezzo radar è attestata dall'autorità competente mediante annotazione sul "certificato".

6. Infine, ai sensi dell'art. 6, può condurre una nave che trasporta passeggeri chi ha superato l'esame di cui all'art. 4, comma 7, vertente anche sulle materie complementari obbligatorie di cui al cap. C dell'allegato II²⁶ (comma 1).

Anche nel caso in esame, l'idoneità alla conduzione di una nave da passeggeri è attestata dall'autorità competente mediante annotazione sul "certificato".

7. Il regime analizzato, opportunamente modulato in ragione della fattispecie disciplinata, ossia, dalla conduzione della nave per tutte le idrovie degli Stati membri dell'Unione Europea, ad eccezione, secondo i casi, delle idrovie per le quali è richiesta la patente di battelliere del Reno, oppure delle idrovie a carattere marittimo, alla conduzione di navi a mezzo radar ed infine alla conduzione di navi da passeggeri, offre un esempio testuale di risposta adeguata alle istanze della materia, connotate, come già

25. Ossia: a) conoscenza della teoria del radar: generalità sulle onde radioelettriche e principi di funzionamento del radar. b) Attitudine ad utilizzare un impianto radar, interpretazione dell'immagine radar, analisi delle informazioni fornite dall'impianto e conoscenza dei limiti delle informazioni fornite dal radar. c) Utilizzazione dell'indicatore di velocità di virata. d) Conoscenza delle norme CENVI in materia di navigazione a mezzo radar.

26. Cioè: 1) conoscenze sommarie delle prescrizioni tecniche riguardanti la stabilità delle navi passeggeri in caso di avaria, la compartimentazione stagna, il galleggiamento massimo. 2) Primi soccorsi in caso di incidente. 3) Prevenzione degli incendi e dispositivi antincendio. 4) Impiego dei mezzi e del materiale di salvataggio. 5) Misure per la protezione dei passeggeri in generale e in particolare in caso di evacuazione, avaria, collisione, arenamento, incendio, esplosione e altre situazioni di panico. 6) Conoscenza delle consegne di sicurezza (uscite d'emergenza, passerella, uso del timone di emergenza).

accennato,²⁷ da una pregnante necessità di qualificazione professionale del c.d. "conduttore di navi", ai fini di un ulteriore apporto al sistema di sicurezza della navigazione, sovente pregiudicata dalle specifiche carenze dell'equipaggio.²⁸ E non vi è dubbio che il provvedimento di cui ci siamo occupati deve essere annoverato fra le provvide iniziative, maturate nel contesto comunitario, per secondare la realizzazione di un progetto tutorio, consono al dato effettuale.

27. V. par. 1.

28. Cfr., in specie, GRIGOLI, *Il problema*, cit., p. 168 ss.