

Shipping

Comandanti da “riformare”

Convegno del Propeller Venezia sulle necessità di modifica dell’inquadramento giuridico della professione



VENEZIA – Quella del comandante di navi è una professione di grande responsabilità, in molti casi persino troppa, ma il quadro normativo in cui opera è decisamente sorpassato e pertanto da modificare.

Sono, in estrema sintesi, le conclusioni a cui è giunto il convegno “Professione comandante: quali prospettive di riforma, anche alla luce dei recenti fatti di cronaca?” organizzato a Mestre dal Propeller Club Port of Venice con la regia della presidente Anna Carnielli e a cui è intervenuto anche il presidente nazionale del sodalizio, Umberto Masucci, oltre al direttore marittimo della Guardia Costiera di Venezia, ammiraglio ispettore Pietro Pellizzari.

Particolarmente qualificato il panel dei relatori, a cominciare dal comandante della Diamond Princess, Gennaro Arma, che oltre a essere commendatore della Repubblica è anche presidente di IAM-Istruttori Associati Marittimi.

A citare uno dei casi più emblematici del delicato contesto giuridico in cui operano i vertici di bordo è stato Luca Sisto: il direttore generale di Confitarma ha ricordato infatti come il comandante del supply vessel italiano Asso 28, che nel luglio 2018 riconsegnò a Tripoli un gruppo di migranti soccorsi al largo della costa libica, pochi mesi fa sia stato condannato dal Tribunale di Napoli a un anno di reclusione. La Libia è un paese non riconosciuto dalle Nazioni Unite come “luogo sicuro di sbarco” ma la compagnia armatrice, parte del gruppo Cafima, ha sempre sostenuto come l’operazione di soccorso fosse stata condotta interamente dalla guardia costiera del paese arabo, che impose al comandante di riportare i migranti sul proprio territorio.

Di rilievo anche l'intervento di Luigi Mennella, capo pilota della Corporazione Piloti Estuario Veneto, il quale ha rimarcato come il Codice della navigazione preveda che la responsabilità di qualunque accadimento resti in capo ai comandanti anche quando i piloti salgono a bordo per gestire le manovre in porto: i piloti, in questi casi, agiscono di fatto come un primo ufficiale.

Durante l'evento di Mestre è stato presentato il libro "La criminalizzazione del comandante della nave: criticità e prospettive" curato dal professor Mario Carta, ordinario di diritto UE presso Unitelma Sapienza e presidente del comitato scientifico dell'Istituto Italiano di Navigazione.

Il libro raccoglie a sua volta integralmente gli atti dell'omonimo workshop organizzato nel 2020 a Roma da IIN, Confitarma e dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina), che annovera fra i suoi iscritti le figure apicali di bordo.

Proprio il presidente USCLAC, il comandante Claudio Tomei, ha ricordato come il progresso tecnologico e normativo abbia portato a profondi cambiamenti organizzativi sia sulla nave che negli uffici armatoriali, si pensi al SMS o al sistema di vetting: a questi cambiamenti non è però corrisposto un adeguamento legislativo e anche culturale.

"Con il continuo estendersi delle responsabilità penali il comandante è ormai diventato il colpevole di ogni fatto che possa accadere a bordo. Eppure oggi non è più il vertice di una struttura gerarchica piramidale ma è una figura simile a quella di un manager, che gestisce la nave grazie a collaboratori preparati e responsabilizzati e avvalendosi del supporto della base a terra", ha dichiarato Tomei.

Al convegno del Propeller sono intervenuti anche l'avvocato veneziano Cristiano Alessandri, il presidente nazionale del Collegio Capitani, Giovanni Lettich, il vice presidente della sezione di Venezia del Collegio Capitani, Agostino Benvegnù, e Stefano Bruschetta di Alta Broker & Partners s.r.l..