



Nota per la stampa

La criminalizzazione del comandante della nave

Roma, 27 gennaio 2020. Presso la sede di Confitarma, si è tenuto il workshop “La criminalizzazione del comandante della nave: criticità e prospettive”, organizzato dall’Istituto Italiano di Navigazione (IIN), su proposta del Sindacato Comandanti e Direttori di macchina USCLAC/UNCDIM, in vista dello studio sul fenomeno che da qualche tempo vede a livello nazionale e internazionale, la progressiva estensione degli spazi di responsabilità penale a carico delle posizioni apicali di bordo, il Comandante in primis, studio che verrà realizzato con il coordinamento scientifico dell’Unitelma – Sapienza.

Palmira Petrocelli, Presidente Istituto Italiano di Navigazione – IIN, nell’introdurre i lavori del workshop ha sottolineato che l’esigenza di un approfondimento su tale grave fenomeno nasce anche dalla scarsa attenzione sinora dedicata alle implicazioni di natura psicologica che il regime di piena ed esclusiva responsabilità produce sul personale di bordo coinvolto. Per tali ragioni uno degli obiettivi dello studio sarà di mettere a fuoco le difficili condizioni nelle quali si trovano a operare i comandanti delle navi, anche a causa di un quadro giuridico in parte obsoleto.

“La giornata di oggi si inserisce nell’ambito delle iniziative che il nostro Ateneo supporta per rafforzare il suo impegno nella formazione dei profili di alta preparazione – ha affermato il Prof. **Antonello Folco Biagini**, Rettore Unitelma Sapienza - In particolare, rappresenta uno stabile strumento di crescita per i tanti professionisti del settore che contribuiscono allo sviluppo culturale del nostro Paese. Nello specifico credo che gli argomenti discussi oggi abbiano messo a fuoco i possibili legami tra le difficili condizioni nelle quali si trovano a operare i comandanti delle navi, pubbliche e private, e la scarsa chiarezza del quadro giuridico del settore, in buona parte obsoleto”.

Il Com.te **Claudio Tomei**, Presidente USCLAC-UNCDIM-SMACD, dopo aver ringraziato l’IIN, per aver aderito alla proposta di realizzare uno studio su questo tema, e Confitarma, per la vicinanza a questa problematica, ha sottolineato che “Ad un progresso tecnologico e normativo impetuoso che ha portato a profondi cambiamenti organizzativi sia sulla nave che negli uffici armatoriali non è corrisposto un adeguamento legislativo e culturale che prendesse atto del presente. Il Comandante oggi non è più il vertice di una struttura gerarchica piramidale ma si avvicina invece ad un manager che gestisce una organizzazione complessa (tale oggi è la nave) attraverso collaboratori preparati e responsabilizzati e avvalendosi del supporto tecnico organizzativo della base a terra. Nessuno ha mai incolpato un pilota il cui aereo abbia subito un danno strutturale non imputabile ad urto, mentre il comandante di nave in questi casi viene immediatamente incriminato”

Luca Sisto, Direttore Generale Confitarma, ha sottolineato l’importanza della sinergia tra esperti giuridici e operatori per approfondire una tematica di portata mondiale, molto importante non solo per la gente di mare ma per tutta l’industria armatoriale. Infatti, la criminalizzazione insieme alla pirateria è una delle principali cause di allontanamento dalle carriere marittime. “Dopo un incidente marittimo o una violazione dell’inquinamento, i marittimi sono spesso trattenuti e si vedono negare l’accesso alle normali regole di “fair play” e di giustizia con cui difendersi dalle

sponsorizzato da



con il coordinamento scientifico di



accuse penali”. Purtroppo, le Linee guida dell'IMO e dell'ILO sul trattamento equo dei marittimi in caso di incidente marittimo emanate nel 2006 seguito della continua recrudescenza del fenomeno della criminalizzazione dei marittimi, non sono state applicate in modo adeguato. Emblematico il caso della petroliera Prestige, naufragata nel 2002: nel 2016 la Corte Suprema spagnola ha condannato a due anni di prigione il capitano come responsabile di un disastro ambientale per imprudenza e comportamento sconsiderato, ribaltando la precedente sentenza del Tribunale Provinciale di La Coruña (Galizia). Un altro caso che si sta verificando sempre più spesso, è quello della detenzione di marittimi a seguito della scoperta di narcotici illegali a bordo delle navi di compagnie armatoriali che vengono sempre più “utilizzate” alla loro insaputa dalle organizzazioni criminali per trasportare la droga in Europa.

Elan Cohen, Executive Chairman Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR) che ha sponsorizzato l'evento, ha dichiarato di essere onorato di partecipare a questo workshop dato che il Registro liberiano, seconda bandiera nella graduatoria mondiale, ha una profonda conoscenza del settore ed è quindi importante l'opportunità di condividere e scambiare prospettive con l'“orgogliosa e vivace” comunità marittima italiana, con la quale il Registro liberiano auspica di trovare nuove aree di collaborazione per affrontare insieme questioni importanti come quella criminalizzazione dei comandanti. ”

L'Avv. **Francesco Del Freo**, penalista, esperto di diritto marittimo, ha ricordato come viene inquadrato il comandante nel codice navigazione, ha accennato all'introduzione del Management Information System e lo sviluppo delle TLC ed ai possibili riflessi sull'attività del comandante, all'inquadramento del sistema di Port State Control e alla necessità di aumentare i poteri di ispezione dei nuclei Psc della Guardia Costiera, ha illustrato alcuni casi concreti all'esame del Tribunale di Roma, riguardanti navi militari, mercantili, trasporto passeggeri e casi connessi a pirateria, immigrazione, salvataggio, inquinamento. Infine, l'Avv. Del Freo ha spiegato l'attuale normativa connessa allo stato di bandiera e alla responsabilità dell'armatore e del comandante.

“La responsabilità del comandante nell'esperienza giurisprudenziale evidenzia una escalation dei procedimenti penali e delle condanne – ha affermato il Prof. Avv. **Vincenzo Mongillo**, Ordinario di diritto penale presso Unitelma Sapienza - Il comandante è ritenuto titolare di una posizione di garanzia estremamente ampia che sottende un modello verticistico e piramidale, piuttosto arretrato, di responsabilità per tutti gli incidenti ed eventi lesivi occorsi nel corso della navigazione e nelle attività collaterali. Occorre un ripensamento che riconduca a ragionevolezza il sistema di responsabilità penali nel settore nautico”.

Nel successivo dibattito sono intervenuti: in rappresentanza del Ministero Infrastrutture e Trasporti, Dott.ssa **Stefania Moltoni**, per la Marina Militare, Com.te **Antonio Zippo**, Amm. **Francesco Chiappetta** e Amm. **Giovanni Vitaloni**; per il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Com.te **Vincenzo Leone** (Direttore marittimo del Lazio) e Com.te **Massimo Seno** (Capo del II Reparto); in rappresentanza dei Comandanti della marina mercantile, **Giovanni Lettich** (presidente Collegio Capitani), **Emanuele Bergamini**, **Nicola Corradino** e **Salvatore Scotto di Santillo**; **Alessandra Xerri**, ordinario di diritto della navigazione e socio IIN.

Sono emersi interessanti spunti e contributi per lo studio che, insieme agli atti del convegno, sarà oggetto di una pubblicazione con il coordinamento del Prof. Avv. **Mario Carta**, Presidente del Comitato Scientifico IIN-Unitelma Sapienza.