

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Port State Control e corruzione: gli armatori italiani provano a reagire

Nicola Capuzzo · Monday, February 8th, 2021

Nei giorni scorsi la Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) ha circolato fra i propri associati una nota con oggetto “Casi di corruzione/comportamenti poco ortodossi” riguardo ad accertamenti Port State Control in porti esteri. La questione riguarda “comportamenti poco ortodossi di rappresentanti dell’Autorità Marittima di determinate nazioni in alcuni porti stranieri” da tempo segnalati da diverse navi italiane.

Confitarma sottolinea che “tra le conseguenze delle detenzioni delle navi (dovute ai sopracitati comportamenti) c’è l’obbligo di una visita Ism addizionale, prevista dalla Circolare n. 69 del VI Reparto del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto”.

Al fine di reagire e segnalare questi comportamenti la Confederazione presieduta da Mario Mattioli ha raccolto testimonianze e casi concreti da elencare e sottoporre all’attenzione delle autorità competenti sia in Italia che a livello internazionale.

A conferma di quanto attuale ed esteso sia il problema della corruzione nel settore dei porti e del trasporto marittimo è attivo da alcuni anni un soggetto chiamato Maritime Anti Corruption Network la cui finalità principale è proprio quella di far emergere casi da segnalare alle rispettive autorità nazionali.

Dall’ultimo [Impact report \(2019\) del Maritime Anti-Corruption Network](#) si apprende che sono almeno una decina le nazioni del mondo in cui si segnalano casi frequenti e piuttosto eclatanti di corruzione: Angola, Argentina, Brasile, Cina, Egitto, India, Indonesia, Malesia, Nigeria, Russia e Ucraina. Si va dalla richiesta di pagamenti extra per ricevere la dovuta assistenza durante il transito nel canale di Suez, alla stessa richiesta per ottenere in Argentina ispezioni delle stive o delle cisterne delle navi, alla facilità (o meno) nel rilascio di autorizzazioni nei porti nigeriani, così come in India esistono modi precisi per ottenere luce verde nelle priorità d’ormeggio e nelle documentazioni necessarie per navi ed equipaggi. In molti Paesi le firme su alcuni documenti necessari da parte degli enti preposti passano per il riconoscimento di regalie o pagamenti in contanti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, February 8th, 2021 at 6:20 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.