

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Criminalizzazione del Comandante della nave: ecco cosa bisogna cambiare

Nicola Capuzzo · Saturday, February 5th, 2022

Nei giorni scorsi si è tenuto il convegno “Professione Comandante, Quali prospettive di riforma anche alla luce dei fatti di cronaca?” organizzato dal Propeller Club Port of Venice in occasione della presentazione del libro “La criminalizzazione del Comandante della nave: criticità e prospettive” curato dal Prof. Avv. Mario Carta, Ordinario di diritto Ue, Unitelma Sapienza, nonché presidente del Comitato Scientifico dell’ Istituto Italiano di Navigazione.

Dopo i saluti istituzionali di Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs, Anna Carnielli, presidente Propeller Club Port of Venice e Piero Pellizzari, Direttore marittimo del Veneto, la giornalista Laura Colognesi ha moderato gli interventi di esponenti del mondo marittimo, tra i quali Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, che ha sottolineato come la “criminalizzazione” dei marittimi, e in particolar modo del Comandante, è una tendenza di portata mondiale, più volte denunciata dalle parti sociali europee e internazionali del settore. “Il nostro assetto giuridico attribuisce al Comandante la responsabilità per eventuali ‘crimini’ che avvengono a bordo della sua nave, in contrasto con la complessità e l’ampiezza delle funzioni che il Comandante deve svolgere. Ciò, influisce negativamente sulla capacità di attrazione delle carriere marittime e sul reclutamento di giovani” ha spiegato la Confederazione italiana armatori.

La comunità internazionale marittima è profondamente allarmata da questo fenomeno e dal suo impatto sui lavoratori del settore e per questo Imo e Ilo hanno emanato linee guida per gli Stati Membri sul trattamento equo dei marittimi in caso di incidente. “Purtroppo, in molti casi, esse non vengono adeguatamente applicate a spese del Comandante della nave, come è successo nel caso della petroliera Prestige, naufragata nel 2002, il cui comandante è stato condannato a die anni di prigione perché ritenuto responsabile di un disastro ambientale per imprudenza e comportamento sconsiderato, quando invece le conseguenze dell’incidente possono essere probabilmente imputabili al fatto che alla nave fu interdetto l’accesso al porto” ha aggiunto Sisto.

Casi simili si verificano per la presenza di narcotici illegali a bordo o quando, nei casi di soccorso e salvataggio in mare di migranti nell’ambito delle operazioni SAR nel Mediterraneo, il Comandante viene ritenuto responsabile della violazione della Convenzione di Ginevra sui rifugiati che vieta il respingimento delle persone aventi titolo a protezione, per aver eseguito disposizioni di Autorità preposte.

È quindi necessario un approccio “binario” secondo Confitarma: “da una parte un’analisi giuridica delle norme e dall’altra una riflessione sulle implicazioni psicologiche derivanti dalle difficili condizioni in cui operano i comandanti delle navi a causa del regime di piena ed esclusiva responsabilità su quanto accade a bordo. Senza contare che la mole di attività di tipo amministrativo che oggi i comandanti devono svolgere potrebbero impedirgli di tutelare adeguatamente la sicurezza”.

Per Confitarma questo è uno dei tanti aspetti che impone una sburocratizzazione e semplificazione del nostro regime amministrativo, accanto a una governance del mare più efficace e dedicata al cluster marittimo portuale nazionale, “indispensabile per un paese come il nostro che dipende dal mare ma che è immerso nella cosiddetta sea-blindness”.

L’urgente adozione di un pacchetto di semplificazioni procedurali “è poi improcrastinabile – ha aggiunto Sisto – in vista dell’estensione dei benefici del Registro Internazionale italiano alle altre bandiere europee, per evitare che a causa dei vincoli burocratici e procedurali le nostre navi si dirigano verso altre bandiere con evidenti ricadute negative sull’occupazione di marittimi italiani”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, February 5th, 2022 at 6:33 pm and is filed under [Senza categoria](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.