


**Marco Tommasi**

Presidente della Sezione di Cesenatico della Lega Navale Italiana, Socio AIAS



## Dipporto nautico: una riflessione su norme e cultura della sicurezza

**S**e il Codice Civile italiano elaborato negli anni '40 pone la questione della sicurezza in riferimento all'impresa e le successive norme in materia di prevenzione hanno esteso l'ambito degli obblighi a tutti i contesti nei quali è presente un datore di lavoro, i tempi sembrano maturi per un passo successivo.

La sicurezza, prima di essere un obbligo, è un bisogno. Non a caso si trova al secondo posto nella famosa piramide di Maslow, subito dopo i bisogni fisiologici come aria, acqua, cibo.

Il GTS Mare di AIAS sta sviluppando un'attività sistematica riguardante la sicurezza nella navigazione

e negli ambienti marittimi e portuali. Mentre nelle attività marittime commerciali il sistema normativo è completo, così non avviene nella nautica da dipporto. Fra armatori, comandanti ed equipaggi nel dipporto nautico spesso un rapporto di lavoro non c'è.

C'è invece, ed è grave e ampiamente non gestito, un bisogno di sicurezza. Occuparcene è un passo verso quella cultura della sicurezza in ogni circostanza e ambiente che in senso ampio costituisce la missione di AIAS.

(Roberto Sammarchi – Coordinatore GTS Mare)

**P**er quanto possa risultare difficile da comprendere, il dipporto nautico è un contesto all'interno del quale, in sostanza, non sono previste normative e percorsi formativi in tema di sicurezza rivolti ai membri dell'equipaggio.

Anzi, per i membri dell'equipaggio, a esclusione del Comandante, non è previsto nessun tipo di percorso, neppure da un punto di vista tecnico.

Gli unici titoli previsti dalla legge sono le *Abilitazioni al comando di imbarcazioni da dipporto* – le cosiddette *patenti nautiche*, entro dodici miglia nautiche dalla costa e senza limiti – ma non contengono, se non come accenni agli aspetti burocratici, nessun percorso formativo sul tema sicurezza, né sulla gestione

delle emergenze, né sulle competenze in ambito sanitario previste per i laici e i lavoratori. Al contrario, è obbligatoria una serie di dotazioni di sicurezza, ma senza alcuna necessità di saperla utilizzare.

Si va dalle dotazioni relative ad aspetti connessi con le imbarcazioni, in relazione alla tipologia di immatricolazione, a sua volta definita da dimensioni e abilitazione alla navigazione riferita alla distanza dalla costa, a quelle sanitarie.

La classe A – abilitata a navigare senza limitazioni – comprende razzi, fuochi a mano, zattere di salvataggio, giubbotti salvagente, boette fumogene, oltre a una cassetta di pronto soccorso.

Escludendo la navigazione d'altura (oltre le 50 miglia nautiche dalla costa), per la quale il contesto è anco-

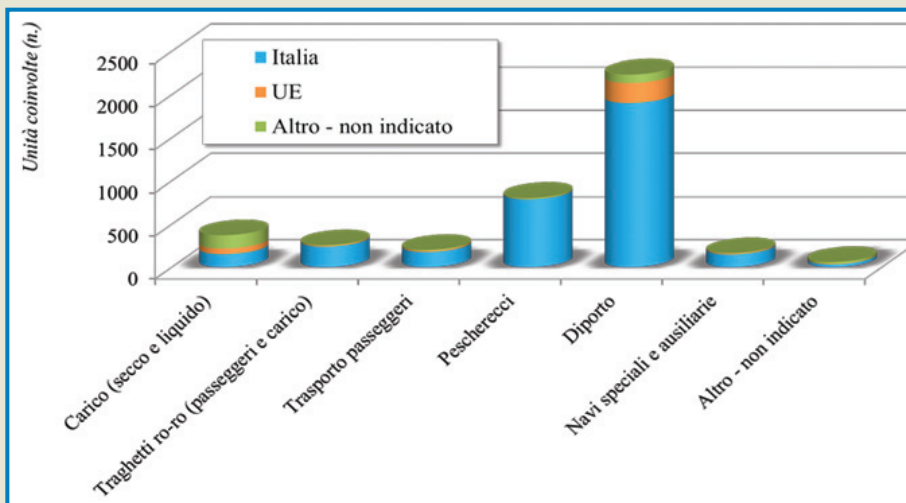
ra più complesso, anche riferendoci solo alla navigazione entro questo limite, si palesano criticità molto maggiori rispetto a un'analogia situazione terrestre.

- Le comunicazioni non sono garantite, dato che i normali smartphone risultano inutilizzabili già a qualche miglio dalla costa, causa distanza dai ripetitori, e gli apparati radio hanno una portata utile che non sempre consente di stabilire un collegamento e, in caso di problemi all'impianto elettrico, non sono alimentati, tranne quelli portatili, che però hanno portate molto ridotte.
- I soccorsi impiegano molto più tempo ad arrivare, sempre che sia possibile, dato che lo stato del

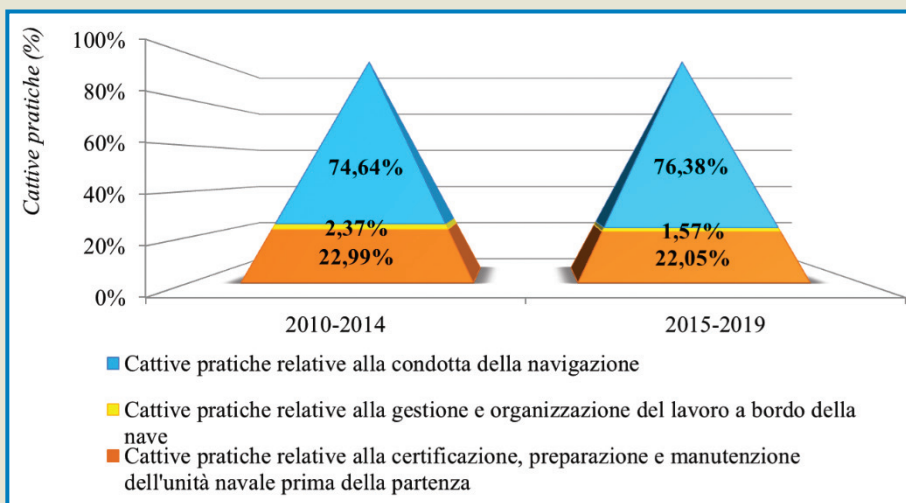
mare può anche rallentare, o al limite impedire, l'intervento dei mezzi.

- L'ambiente è mutevole e la vita a bordo può cambiare, anche radicalmente, a seconda delle condizioni meteo-marine, cosa che non accade in un'azienda, per esempio. Ciò che può risultare "semplice" in condizioni di mare piatto e assenza di vento, diventa sempre più complesso a mano a mano che le condizioni peggiorano.
- Non esistono *uscite di sicurezza* per togliersi dalla situazione di pericolo.

Non esistono RSPP, DVR, corsi antincendio o di Primo Intervento Sanitario ecc. se non su base vo-



Unità navali coinvolte in sinistri marittimi nelle acque territoriali italiane distinte per servizio e per zona geografica di provenienza della nave. Periodo 2010-2019. (Fonte: Rapporto sui sinistri marittimi 2019)



Analisi delle cause dei sinistri marittimi nei due quinquenni 2010-2014 e 2015-2019.



lontana o riferiti ad ambiti specifici (regate d'altura organizzate dal World Sailing<sup>1</sup>). Eppure, il Report sui sinistri marittimi del MIT, che ha analizzato il periodo 2010-2019, ha dimostrato che il diporto nautico è responsabile di sinistri marittimi in percentuale nettamente più elevata di ogni altro tipo di unità.

Nello stesso intervallo di tempo, è stato rilevato che i sinistri marittimi sono dovuti, in quasi la metà dei casi, al fattore umano, e determinati da cattive pratiche relative alla condotta della navigazione in oltre il 75% dei casi.

In Italia non sono disponibili dati disaggregati analitici e dettagliati relativi al diporto nautico, come si trovano, per esempio, nei report del MAIB<sup>2</sup> o della US Coast Guard, ma quanto emerge consente comunque di delineare un quadro che illustra con sufficiente chiarezza la mancanza di conoscenze, competenze, skill e attitudini relative alla gestione della sicurezza nell'ambito del processo decisionale dei Comandanti e delle capacità degli equipaggi.

La sicurezza è prima di tutto un processo culturale e solo successivamente si traduce in utilizzo consapevole di strumenti tecnici, che altrimenti diventano solo un obbligo puramente normativo da seguire a bordo e che comunque sono sempre riferiti esclusivamente agli aspetti relativi alla gestione delle emergenze, e non alla prevenzione, mentre per quanto riguarda questo aspetto e la pianificazione di una navigazione il più possibile sicura esistono obblighi, ma nessun percorso formativo adeguato.

Per conseguire *l'abilitazione al comando di imbarcazioni da diporto* – inferiori a 24 metri lft – sono sufficienti 5 ore certificate di pratica a opera di una scuola nautica; meno di quelle necessarie per conseguire la patente B stradale.

Un esempio della totale responsabilità del Comandante, è fornito, fra gli altri, dall'art. 35 del Codice della Navigazione da Diporto:

*“È responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri”.*

Dato che nell'ambito del diporto nautico non è previsto nessun caso in cui il Comandante possa delegare le sue funzioni, quest'ultimo si trova a essere l'unico gestore (e responsabile da un punto di vista amministrativo, civile e penale) della sicurezza dell'equipaggio, dell'imbarcazione e di possibili danni provocati a terzi.

Ma dato che non esistono certificazioni ufficiali relative al *personale qualificato*, né l'obbligo (previsto per la navigazione commerciale) di un *Giornale di bordo*, né di competenze in tema di meteorologia, emergenze sanitarie ecc., è difficile immaginare di poter dimostrare di aver deciso una navigazione basandosi su dati oggettivi e – soprattutto – dimostrabili relativi alla preparazione dell'equipaggio e del contesto meteo-marino.

Così come in caso di MOB<sup>3</sup>, per cui è obbligatorio avere a bordo i giubbotti di salvataggio, ma non di indossarli, o di utilizzare le *jacklines*<sup>4</sup>.

Ma se qualcuno cade in acqua, la responsabilità è del Comandante, se non può dimostrare di aver fatto tutto il possibile per evitarlo.

Cosa che, per i motivi sopra esposti, non è dimostrabile da un punto di vista formale.

Con tutte le conseguenze del caso.

1. Offshore Special Regulations, che comunque citano espressamente *la totale e ineludibile responsabilità del Comandante*.

2. UK Marine Accident Investigation Branch.

3. Man Over Board, uomo a mare.

4. Fettucce che corrono da prua a poppa alle quali vincolarsi tramite moschettoni per muoversi in barca senza il rischio di cadere in acqua.