

10/02/15 20:10

Rebus lessicale sulle navi tedesche di Costa

La controllata AIDA inalbera bandiera italiana ma impiega comandanti tedeschi con poca confidenza della lingua di Dante che operano in deroga legislativa



Come se non bastassero i grossi problemi politici e sociali legati alla scottante questione del trasferimento di massa dei suoi dipendenti genovesi in Germania deciso dal vertice aziendale e per nulla – logicamente – digerito dalle maestranze e dagli stakeholders italiani, Costa Crociere rischia di essere ‘scoperta’ su un altro delicato fronte riguardante i propri dipendenti, questa volta di bordo.

Secondo informazioni pervenute alla nostra Testata, la compagnia di navigazione ‘genovese’ (ancora per quanto? si potrebbe opinare con facile sarcasmo) sarebbe quantomeno ‘border line’ rispetto alla legge per quanto concerne l’impiego a bordo di proprie unità della figura principale dell’equipaggio, ovvero il Comandante, in alcune delle navi che fanno riferimento alla capogruppo: parliamo delle unità tedesche del brand AIDA, che tuttavia sono registrate nel compartimento di Genova – per beneficiare delle agevolazioni concesse dal Registro Internazionale - e che dunque inalberano a pieno titolo la bandiera tricolore (bianco-rosso-verde, non nero-rosso-giallo).

È infatti acclarato che, secondo la normativa vigente, il *Master Mariner* – ferma restando la necessità di sua appartenenza a uno degli stati dell’UE – di una nave sotto bandiera nostrana deve parlare fluentemente la lingua italiana e conoscere la

legislazione italiana (in particolare il diritto penale) allo scopo di potere adempiere alcune delle sue funzioni di Ufficiale di Stato Civile previste dal Codice della Navigazione.

È possibile una deroga a questo principio dell'italianità se tali funzioni non secondarie sono delegate al Primo Ufficiale, Comandante in seconda, il quale deve essere tuttavia di passaporto italiano; oppure, se anche egli è straniero, deve essere in grado di parlare 'come si deve' la lingua di Dante, sebbene tale deroga dovrebbe valere per un periodo limitato (semestrale)

Il tutto nel rispetto del principio di libera circolazione e di stazionamento all'interno della comunità europea per cui tutti i cittadini possono svolgere la propria attività, in uno Stato Membro, nell'osservanza delle disposizioni impartite da ogni Stato a garanzia ed a tutela dei propri cittadini.

Risulta quindi che i comandanti comunitari non italiani alla luce della normativa attuale specifica del nostro Stato possano imbarcare per la prima volta e per un periodo non superiore a 6 mesi, ed in attesa di sostenere l'esame, solo se tutte le loro funzioni pubblicistiche vengono delegate ad un primo ufficiale di Nazionalità Italiana.

Questa è dunque naturalmente una situazione temporanea; un Comandante Comunitario non può imbarcare una seconda volta con l'assistenza di un primo ufficiale per non reiterare il 'giochino'.

Se desidera dunque continuare a svolgere la sua attività di Comandante su di una nave battente bandiera Italiana, deve sostenere l'esame di Italiano presso la Capitaneria di Porto.

Salvo dunque smentita circa la situazione attuale e in attesa di meglio conoscere la composizione degli equipaggi di Costa e Aida, che abbiamo richiesto alla compagnia di crociere, siamo di fronte a una questione che non è solo di lana caprina.

Pare infatti che da anni la Costa Crociere imbarchi un Comandante francese (Philippe Fichet Delavault, attualmente segnalato al comando della NeoClassica) e che tutte le navi del gruppo AIDA siano di bandiera italiana (con Compartimento Genova) e con Comandanti e Comandanti in Seconda tedeschi.

La condizione odierna sarebbe comunque già un passo avanti rispetto al passato.

Fonti di settore rilevano che la società genovese fosse stata passibile di infrangere questo particolare requisito legislativo e, in tale circostanza, fosse stata 'allertata' dal 25 agosto 2011 del rischio che stava correndo di avere a bordo lavoratori che avrebbero potuto essere tacciati, in quanto stranieri, di esercitare 'abusivamente' la professione di Comandante, se solo si fossero incontrati ispettori particolarmente zelanti.

La situazione sarebbe poi stata sanata da un più recente provvedimento legislativo che avrebbe appunto accolto la tesi che anche un Comandante in Seconda che parli l'italiano possa sopperire alla bisogna; in sintesi, per poter imbarcare un Comandante non Italiano a bordo di una nave battente bandiera italiana, occorre una dichiarazione da parte della Società Armatrice che attesti che il Comandante ha una conoscenza perfetta della lingua Italiana e di tutta la Normativa Nazionale Italiana. Nell'eventualità che il Comandante non abbia una perfetta conoscenza della lingua Italiana e delle Normative Nazionali allora occorre che la società Armatrice deleghi tutte le funzioni pubblicistiche al Comandante in seconda che dovrà essere Italiano.

Particolarmente curioso, pare che anche lo stesso numero uno societario, il managing director Michael Thamm, abbia qualche difficoltà a esprimersi in italiano, seppure lo capisca; tanto che negli atti ufficiali che lo riguardano come capo azienda, il notaio di turno suole inserire la precisazione – invero abbastanza singolare – che il 50enne leader di Costa-Aida “dichiara di conoscere la lingua italiana”. Come se la cosa fosse tutta da dimostrare, palesemente.

Per fortuna la grande ‘nave’, con equipaggio di parecchie centinaia di dipendenti, che governa il manager nato nella fu Germania dell’Est è saldamente – ma ancora per quanto, viene da dire nuovamente? – ancorata al suolo patrio genovese e non va per i sette mari.