
Gianmarco Capece Minutolo

Il comandante di superyacht: governance operativa, gestione del rischio e responsabilità.

APPROFONDIMENTO DI SETTORE

Prospettiva del Comandante | Contributo: **Riccardo Del Prete/Superyacht Captain**



Nel settore dei superyacht la figura del comandante rappresenta il fulcro della governance operativa dell'unità e uno degli elementi chiave per la sicurezza e la gestione efficiente delle operazioni di bordo. Il contributo analizza l'evoluzione del ruolo del comandante nel contesto dei moderni superyacht, con particolare attenzione alle responsabilità operative e alle nuove tendenze organizzative emergenti nel settore.

1. L'evoluzione del ruolo del comandante nei superyacht.

Nel settore marittimo la figura del comandante rappresenta tradizionalmente il punto di riferimento per la conduzione della nave e la sicurezza della spedizione.

Nel contesto dei superyacht moderni, tale ruolo si colloca all'interno di un sistema operativo caratterizzato da elevata complessità organizzativa, dalla presenza diretta dell'armatore o degli ospiti a bordo e da standard particolarmente elevati in termini di gestione e servizio.

A bordo convivono esigenze operative, aspettative dell'armatore e vincoli normativi internazionali. In tale contesto il comandante è chiamato a coordinare una pluralità di soggetti — tra cui armatori, yacht management companies, equipaggi internazionali, cantieri, assicuratori e autorità marittime — assumendo una funzione centrale nella gestione dell'unità.

Il comandante non è quindi soltanto responsabile della navigazione, ma rappresenta il fulcro della governance operativa dello yacht, concentrando poteri decisionali, responsabilità giuridiche e competenze manageriali di particolare rilievo.

2. Il comandante nel diritto della navigazione e nella normativa internazionale.

Nel diritto marittimo il comandante rappresenta storicamente la figura di vertice dell'organizzazione della nave. Nel sistema italiano il Codice della Navigazione attribuisce al comandante la direzione della spedizione marittima e la responsabilità della sicurezza della nave e delle persone a bordo. Tra le principali disposizioni si ricordano:

- art. 295 c. nav., che attribuisce al comandante la direzione della manovra e della navigazione;
- art. 297 c. nav., che impone al comandante di verificare l'idoneità della nave al viaggio prima della partenza;
- art. 303 c. nav., che sancisce l'obbligo di abbandonare per ultimo la nave in caso di pericolo;

- art. 306 c. nav., che riconosce al comandante la rappresentanza legale dell'armatore per gli atti necessari alla spedizione.

Accanto alla normativa nazionale, il ruolo del comandante è disciplinato o comunque indirettamente richiamato da un articolato sistema di convenzioni internazionali elaborate nell'ambito dell'International Maritime Organization (IMO). Tra le principali si segnalano:

- SOLAS Convention (Safety of Life at Sea), che stabilisce gli standard internazionali di sicurezza delle navi;
- STCW Convention, che disciplina i requisiti di formazione e certificazione degli ufficiali e degli equipaggi;
- MARPOL Convention, relativa alla prevenzione dell'inquinamento marino;
- MLC 2006 (Maritime Labour Convention), che disciplina gli standard minimi internazionali relativi alle condizioni di lavoro e di vita dei marittimi;
- ISM Code, che introduce sistemi di gestione della sicurezza e riconosce al comandante la cosiddetta overriding authority.

Questo complesso quadro normativo conferma la centralità del comandante quale garante della sicurezza della navigazione e della conformità dell'unità alle normative applicabili.

Nel contesto dei moderni superyacht, tali disposizioni normative si traducono in responsabilità operative particolarmente ampie, che richiedono al comandante competenze tecniche, capacità manageriali e una costante attività di coordinamento tra i diversi attori coinvolti nella gestione dello yacht.

3. Governance operativa dello yacht.

Uno yacht di grandi dimensioni può essere paragonato, sotto molti aspetti, a una vera e propria organizzazione complessa. Oltre alla conduzione della nave, il comandante è chiamato a supervisionare una vasta gamma di attività operative:

- pianificazione delle rotte e delle operazioni di navigazione;
- coordinamento delle attività dell'equipaggio;
- gestione dei rapporti con la yacht management company;
- supervisione delle manutenzioni e degli interventi tecnici e di refitting;
- interazione con armatore e ospiti durante la permanenza a bordo.

Questo ruolo richiede non soltanto competenze nautiche di alto livello, ma anche capacità organizzative, relazionali e competenze manageriali in grado di garantire l'efficienza operativa dell'unità in un contesto caratterizzato da standard di servizio molto elevati.

4. Autorità decisionale e gestione del rischio.

Nel diritto marittimo internazionale esiste un principio fondamentale: il comandante mantiene un'autorità decisionale autonoma quando sono in gioco la sicurezza della nave, delle persone a bordo e dell'ambiente marino. L'ISM Code riconosce infatti al comandante la cosiddetta **overriding authority**, ovvero il potere di assumere decisioni anche in contrasto con indicazioni dell'armatore o della società di gestione quando necessario per garantire la sicurezza. Nel mondo dei superyacht questo principio si traduce spesso in decisioni operative delicate, quali:

- rinviare una partenza per condizioni meteo avverse;
- modificare una rotta;
- limitare attività ricreative potenzialmente rischiose;
- interrompere operazioni tecniche o lavori.

La capacità di esercitare tale autorità con equilibrio rappresenta una delle competenze fondamentali per un comandante.

5. Leadership e gestione dell'equipaggio

Gli yacht di grandi dimensioni possono impiegare equipaggi composti da numerosi membri provenienti da paesi e culture diverse. Tra le principali responsabilità del comandante nella gestione dell'equipaggio rientrano:

- organizzazione dei turni e delle attività operative;
- coordinamento tra i diversi reparti dell'equipaggio;
- gestione delle dinamiche interne al team;
- mantenimento di standard elevati di professionalità e sicurezza.

Negli ultimi anni nel settore dei superyacht è cresciuta l'attenzione verso il benessere dell'equipaggio e la sostenibilità dei ritmi di lavoro, soprattutto sugli yacht ad uso commerciale che operano su doppia stagione (Mediterraneo in estate e Caraibi in inverno) e che quindi hanno programmi di navigazione molto intensi durante tutto l'anno.

APPROFONDIMENTO DI SETTORE

Prospettiva del Comandante | Contributo: **Riccardo Del Prete/Superyacht Captain**

Nel settore dei superyacht di grandi dimensioni — tipicamente oltre i 50–60 metri o sopra le 500 GT — si sta diffondendo un modello organizzativo basato sulla **rotazione tra comandanti** (o per i ruoli senior dell'equipaggio). Questi ruoli possono essere coperti da due professionisti che si alternano sullo stesso yacht. Nel gergo del settore si parla di “**rotational contracts**” oppure “**rotational captain position**” e la formula viene indicata con il rapporto tra mesi di lavoro e mesi di riposo:

- 3:3 rotation → 3 mesi a bordo / 3 mesi off
- 2:2 rotation → 2 mesi a bordo / 2 mesi off
- 10:10 weeks rotation → 10 settimane on / 10 off

Questo modello organizzativo del lavoro non costituisce una caratteristica intrinseca del Seafarer Employment Agreement (SEA), il contratto di lavoro marittimo internazionale previsto dalla Maritime Labour Convention (MLC). Il SEA disciplina gli standard minimi di tutela del lavoratore marittimo tra cui, a titolo esemplificativo: ferie, periodi di riposo, rimpatrio, condizioni di arruolamento, ore di lavoro, codice di condotta, ma non prevede un'organizzazione del lavoro su base rotazionale.

I vantaggi principali sono:

- **ridurre la fatigue dei comandanti e di conseguenza il rischio operativo:** quando uno yacht è molto attivo e naviga per molti mesi l'anno, avere due comandanti che si alternano aiuta a mantenere sempre un livello elevato di attenzione e lucidità nelle decisioni;
- **trattenere comandanti esperti:** storicamente molti comandanti lasciavano yacht molto attivi dopo uno o due anni per assumere il comando su unità con programmi di lavoro meno intensi. Il sistema rotazionale permette invece allo yacht di rimanere operativo per gran parte dell'anno e allo stesso tempo permette ai comandanti di gestire meglio l'equilibrio tra vita professionale e personale.

Questo modello sta diventando sempre più diffuso nel settore dei superyacht di grandi dimensioni e risulta molto apprezzato dagli armatori più lungimiranti perché consente di affrontare meglio la complessità operativa delle unità moderne.

6. Conclusioni

La figura del comandante rappresenta uno degli elementi chiave nella gestione di uno yacht di grandi dimensioni.

In un settore caratterizzato da unità sempre più sofisticate e da programmi operativi sempre più intensi, il comandante rimane il punto di riferimento per garantire sicurezza, efficienza e continuità operativa.

Comprendere l'evoluzione di questa figura significa quindi comprendere una delle dinamiche fondamentali che caratterizzano oggi l'industria internazionale dei superyacht.

Disclaimer

WAVES & LAW è una rubrica divulgativa a cura dell'Avv. Gianmarco Capece Minutolo che non costituisce parere legale.