

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## “Armatori che cambiano i comandanti e comandanti che non vogliono certi armatori”

Nicola Capuzzo · Monday, August 26th, 2024

Cosa succede dietro le quinte di un super yacht? In questa nuova rubrica SUPER YACHT 24 vuole rivelare le criticità di o su una nave da diporto di cui poco si parla e proporre, quando possibile, suggerimenti per superarle a chi vive o si avvicina per la prima volta a questo mondo.

L’iniziativa è stata ispirata dal comandante Rosario Fortuna; un uomo dalla lunga ed entusiasmante carriera, tuttora attivo come freelance al comando di super yacht e membro di Italian Yacht Master: uno di quelli che vogliono e possono dire quello che pensano.

Oggi parliamo con lui di “armatori che cambiano i comandanti e di comandanti che non vogliono certi armatori”.

Si parte dall’infelicità di un armatore e della sua famiglia portando l’esempio del perché un comandante non idoneo può rendere una vacanza disastrosa a chi aspettava da anni di fare un’esperienza sì indimenticabile, ma bellissima. “Mi è successo anche recentemente – racconta il comandante Fortuna – un armatore straniero di un 43 metri che non vedeva l’ora di trascorrere la sua splendida vacanza con la famiglia si è ritrovato a dover cambiare il comandante nel corso della crociera e mi ha telefonato disperato definendosi davvero infelice”.

Gli armatori, magari alla prima esperienza – spiega l’esperto – per cercare il comandante si consultano con varie fonti, spesso agenzie di management; ma anche se l’agenzia fosse la migliore in assoluto va ricordato che con l’esplosione avuta da questo mercato i migliori comandanti sono già, generalmente, tutti al lavoro. All’armatore restano poche alternative: quella di affidarsi alla sorte, cioè a un’offerta di aspiranti comandanti di – più o meno – poca esperienza e di facili carriere che offre il mercato, perlomeno straniero e anche meno oneroso, con il risultato che – nelle situazioni sfortunate – non solo si rovina la vacanza, ma quello che è più importante, è che la sua fiducia verso i comandanti sarà rovinata per sempre. “E non solo; la sfiducia rovinerà anche i buoni comandanti perché ormai il rapporto con l’armatore prevenuto sarà difficile da gestire, così come sarà difficile gestire quell’equipaggio già provato dalla precedente esperienza. In pratica i comandanti seri e onesti finiscono con il pagare gli errori di quelli meno seri e onesti” sottolinea Fortuna.

Ma cosa può succedere nella pratica all’armatore nel caso sfortunato? “Che il comandante poco

serio ad esempio trascuri per tutta la stagione invernale la manutenzione della barca per poi abbandonare l'armatore nell'imminenza della crociera per un diverso impiego (magari anche più redditizio) salvandosi così dai guai della sua inadempienza contrattuale e lasciando l'armatore nei problemi. Sono cose che accadono spesso e salvarsi da queste situazioni è possibile solo se si pone attenzione ad alcuni segnali: uno chiarissimo è il diniego del buon comandante di fronte a una proposta di riduzione del suo normale compenso nella stagione invernale; questo perché conosce il suo valore e non ritiene giusto svalutarsi".

Cosa si può fare per cercare di rischiare il meno possibile? "Si può scegliere, ad esempio, un comandante appartenente a una categoria o associazione nella quale sia possibile entrare solo se in possesso di vere certificazioni e corsi e provata esperienza" afferma Rosario Fortuna.

Parliamo infine anche della situazione opposta: quella in cui può capitare che sia il comandante a incappare in un armatore poco serio. "A volte – mi verrebbe da dire – vorrei che invece di essere solo noi a dover dare il nostro curriculum vitae fossero obbligati a darlo a noi anche gli armatori. Questo perché anche noi abbiamo spesso brutte sorprese, purtroppo quando ormai siamo a bordo. Lì ci troviamo a scontrarci con chi pretende di fare o di far fare cose assurde: la pretesa può riguardare la loro riprogrammazione delle rotte, o la nostra esecuzione di ordini che ci mettono in condizione di infrangere i nostri doveri di comandante, o la non esecuzione della normale manutenzione necessaria di tutti gli apparati di bordo e non solo. Spesso ci ritroviamo con ulteriori ospiti non previsti che arrivano a notte fonda, o a fronteggiare situazioni nelle quali si esagera con alcool o con altre sostanze. Non c'è controllo in questo senso e non mi sembra giusto visto che io stesso, come comandante, sottopongo la mia crew a test che rilevano assunzione di droghe, alcolici o presenza di malattie trasmissibili. In altre parole: spesso non vengono rispettate dagli armatori quelle regole basilari che tutelano la nostra qualità di vita a bordo, mettendo a dura prova il nostro lavoro e ponendoci in situazioni di rischio rispetto alla nostra responsabilità; questo perché un nostro rifiuto significherebbe aprire la porta a un licenziamento. Tutto ciò accade in particolare nel mondo del charter, su barche di dimensioni minori" evidenzia l'esperto comandante.

Questo importante tema sarà oggetto di apposito approfondimento in un'altra puntata di questa nuova rubrica.

**C.G.**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24**

**SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, August 26th, 2024 at 11:00 am and is filed under [Services](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.