

Doveri e diritti dello skipper

"Una barca nell'oceano è, o per lo meno dovrebbe essere, una dittatura illuminata".
-Tristan Jones

'Ah fai lo skipper? Nooooo, è il mio sogno!'

Pagati per andare in barca a vela, a zozzo tra una baia e l'altra, senza dover necessariamente preoccuparsi di come trovare le calorie necessarie, abbronzati, spesso in buona compagnia e con una corsia preferenziale per il certificato di maschio alfa e conseguente attenzione privilegiata dell'equipaggio dell'altro sesso (e non sempre solo dell'altro). Il tutto per qualche piccola manovra!

Ma allora... perchè non tutti fanno lo skipper? Vediamo cosa ne penserete dopo aver attentamente letto una sintesi dei suoi diritti e doveri, che vi sarà certamente utile per sapere cosa aspettarvi dal vostro capitano, e quale parte invece spetta a voi. Ci teniamo comunque a premettere che, al di là di diritti e doveri, l'armonia e la disciplina in barca dipendono, così come tante altre cose nella vita, da sottili equilibri e impalpabili attitudini tra individui diversi che devono quantomeno condividere il desiderio di andar per mare.

a. **Responsabilità:** lo skipper è il responsabile civile e penale dell'imbarcazione e dell'equipaggio. Se diverse forme di assicurazione possono eliminare la variabile pecuniaria, la responsabilità penale rimane come una invisibile spada di damocle che fa capolino a ogni strambata indesiderata. Se un passeggero, per suo proprio errore, cade e si ferisce, lo skipper è responsabile. Se un passeggero, pur contravvenendo a un ordine dello skipper, mette in gioco la propria vita e/o quella degli altri, lo skipper risulterà comunque responsabile. Da tale responsabilità risulta il suo principale diritto, di cui ai punti successivi, essenzialmente il diritto di effettuare determinate scelte, spesso segnate dal dono dell'impopolarità. Detto in breve, lo skipper può dare ordini all'equipaggio, che è anche legalmente obbligato ad eseguirli. Lo skipper non è responsabile di quanto avviene all'interno delle cabine e bagni dei passeggeri, che sono privati. Lo skipper deve assicurarsi, quando si lascia la barca da sola, che eventuali oblò rimasti aperti non compromettano la sicurezza dell'imbarcazione e dei suoi strumenti. Se però un passeggero lascia aperto un oblò sopra la cabina, viene un temporale e si bagna la cuccetta, non si dovrà certo incolpare lo skipper. Il capitano ha la totale responsabilità dell'ancoraggio e dell'ormeggio: quand'anche fosse un membro dell'equipaggio ad ancorare, lo skipper si dovrà accertare che l'ancora sia effettivamente in presa. Lo stesso per le cime d'ormeggio.

Più specificatamente il comandante:

- deve assicurarsi che i documenti di bordo siano in ordine
- deve prendere visione degli avvisi ai naviganti e dei bollettini meteo relativi alla zona interessata alla navigazione, quindi non maledicetelo quando tenta di decifrare la gracchiate voce computerizzata del canale 68;
- deve assicurarsi che l'imbarcazione sia efficiente in ogni sua parte e che sia rifornita di combustibile e viveri sufficienti per la navigazione, quindi sopportate pazienti le sue contrazioni facciali quando vi fate lunghe docce o usate un bidone d'acqua per sciacquare una tazzina;
- deve assicurarsi dell'esistenza e della piena efficienza delle dotazioni di sicurezza;
- deve programmare la navigazione, ecco perchè dovrete sempre vederlo con un libro in mano o una carta piena di disegni;
- deve informare le autorità portuali circa il programma in caso di navigazione prolungata e fornire un elenco delle persone ospiti a bordo;
 - deve illustrare alle persone imbarcate il funzionamento delle dotazioni di sicurezza;
 - deve assegnare ad ognuno un compito nelle eventuali necessità di manovre con cattivo tempo

- e' responsabile della condotta della navigazione ha il dovere di prestare soccorso ad unita' in difficoltà, sempre che cio' non comprometta la sicurezza delle persone che sono a bordo della propria imbarcazione o dell'imbarcazione stessa;
 - si deve presentare appena possibile alle Autorita' portuali e, se si trova all'estero, anche alle autorità consolari, segnalando gli eventuali eventi straordinari verificatisi in navigazione

– in caso di evento straordinario dovrà recarsi prima possibile, e comunque entro le 24 ore, in Capitaneria di Porto e sporgere denuncia dell'accaduto.

b. Local Knowledge/Conoscenza dei luoghi: il fattore cruciale per la riuscita di ogni crociera è la preparazione della navigazione in relazione alla geografia dei luoghi con la meteorologia, i desideri dell'equipaggio e il tipo di imbarcazione, quindi la conoscenza dei luoghi è un fattore essenziale della sicurezza. Lo skipper, un po' come il pilota delle navi, ovvero colui che le prende in custodia in porti lontani, mette a disposizione dei passeggeri la sua conoscenza dei luoghi, in primo luogo della parte nautica. Deve conoscere personalmente, o avere gli strumenti necessari per conoscere, i pericoli e gli ostacoli alla navigazione, le regolamentazioni, gli usi e i costumi locali, i porti e gli approdi, le correnti e le maree. Spesso è anche in grado di consigliare una buona gita a terra o una buona taverna. Un buono skipper deve essere quindi anche un'ottima guida del mare dove naviga, senza essere tedioso o enciclopedico.

c. Conduzione dell'imbarcazione: qualora gli ospiti non vogliano condurre e timonare l'imbarcazione, è dovere dello skipper farlo. Se invece le condizioni meteo non consentono, all'opposto, una sicura conduzione dell'imbarcazione da parte degli ospiti, è diritto dello skipper assumerla. Lo skipper è inoltre responsabile del corretto funzionamento dell'imbarcazione, in particolare modo del motore e dell'attrezzatura velica, e quindi potrà a sua discrezione decidere quanta vela portare e come manovrare. Ha inoltre il diritto, qualora se ne presenti la necessità, di ordinare ai passeggeri di effettuare determinate operazioni con l'unica condizione che siano maggiormente.

d. Vela o motore: una rimostranza tipica dei passeggeri nei confronti dello skipper è che *'andava sempre a motore'*. È un dato di fatto che, dal momento che non paga lui, muoversi a motore è spesso più pratico, rapido e meno faticoso. Però lo skipper viene pagato per veleggiare quando le condizioni lo consentono e quindi, a nostro personale giudizio, navigare a vela deve essere uno dei doveri dello skipper. In alcuni casi non si giustifica la veleggiata, come la vicinanza della destinazione o la mancanza di vento, ma i passeggeri possono giustamente richiedere l'uso delle vele, proponendo ovviamente il proprio aiuto nelle manovre (issare la randa è abbastanza faticoso) quando c'è abbastanza vento (diciamo 7 nodi apparenti), quando si è in spazi di mare aperti che consentono bordi adeguati in sicurezza e quando c'è la volontà e il tempo per arrivare, anche di bolina, alla destinazione. Quindi, se nonostante il fatto che tutti vanno allegramente a vela, lo skipper insiste a usare solo il motore, telefonate all'armatore. Sottolineiamo che il cattivo tempo non è una ragione per usare il motore, infatti un corretto uso delle vele consente sempre un più rapido ritorno in porto, un'andatura più confortevole, naturale e stabile, e una manovrabilità migliore in mare, e una maggiore sicurezza.

e. Ormeggio: Fatta salvo che la baia, tempo permettendo, la sceglie il cliente, pur tenendo ovviamente presente i consigli dello skipper che è anche una guida e conoscitore dei luoghi, all'interno della baia è lo skipper che decide dove ormeggiare, visto che solamente lui conosce tutte le variabili di un ormeggio. Si fa in fretta a dire completa sicurezza. Le variabili infatti, non sono poche: vento al momento, vento previsto, mare al momento, mare previsto, qualità del fondo, profondità dell'acqua, tipo di ancora, tipo di catena, ampiezza del brandeggio, tipo di brandeggio (i catamarani brandeggiano diversamente dalle barche a vela), brandeggio delle altre barche vicine, eventuali cime a terra, eventuali regolamentazioni della baia, solo per nominare le principali. Nessuno skipper che conosco ha tempo e pazienza di spiegare le ragioni di tutte queste variabili, specie in fase di ormeggio. Anche lo skipper, come voi, preferisce ancorare nel punto più protetto, con l'acqua più calma e il colore più brillante. Non dubitate che ce la metterà tutta.

f. Uscita dal porto con maltempo: premesso che lo skipper possieda, come abbiamo già visto, la conoscenza dei luoghi e delle sue caratteristiche, e anche dell'equipaggio e delle sue potenzialità, sta a lui decidere se è sicuro uscire dal porto o meno con maltempo. Se è vero che molti skipper sono eccessivamente prudenti, è anche vero che molto raramente i passeggeri si rendono conto di quanto li aspetta all'uscita del porto, in quanto le condizioni dal molo o da terra appaiono generalmente meno fastidiose di come appaiono in barca. Ne è dimostrazione il fatto che alcuni skipper, per scelta, escono sempre dal porto quando i passeggeri se la sentono, per poi rientrare immediatamente nel momento in cui appare chiaro quanto lo skipper già sapeva. Di solito tale operazione non mette a repentaglio la sicurezza

dell'imbarcazione e avvicina molto lo skipper ai propri passeggeri. Lo skipper prudente fa inoltre in modo di conservare il posto barca.

g. **Uscite notturne dei passeggeri:** sottolineiamo che non fa parte dei doveri dello skipper scendere a terra dopo una certa ora a prendere i passeggeri con il tender. Certamente lo skipper dovrà adoperarsi per rendere il tutto semplice e possibile, ma dopo le 23 o mezzanotte, lo skipper ha il diritto di dormire e non essere disturbato, perchè il mattino dopo deve essere in grado di adempiere ai suoi doveri. I passeggeri possono utilizzare il tender e tornare all'ora che preferiscono. Diverso è il caso nel quale la barca si trovi in porto. In questo caso è lo skipper che non deve tornare troppo tardi o comunque essere in armonia con i passeggeri in modo che tutti siano d'accordo sull'ora di partenza il mattino successivo.

g1. Il tender non e' un'imbarcazione indipendente. Il tender è pertinenza dell'imbarcazione principale, non unita a se'.... ogni uso da parte dell'equipaggio è subordinato al consenso dello skipper.

h. **Skipper e cucina:** la preparazione dei pasti o delle colazioni non rientra nei doveri dello skipper, anzi è l'equipaggio che deve includerlo nelle proprie abitudini culinarie nel modo più naturale possibile. In ogni caso consigliamo allo skipper di tenere presente che il lavoro andrebbe anche in parte diviso, quindi è buona norma se si adoperasse una o due volte per preparare un pranzo o una cena. La maggior parte dei buoni skipper di fatto amano girovagare presso le cambuse, e aiutano a trovare gli ingredienti nei vari porti durante la crociera. La nostra opinione è che uno skipper che aiuti in cucina guadagni molti punti, ma comunque tale fatto non deve essere dato per scontato dai passeggeri. E' anche importante che lo skipper sia capace, in caso di maltempo, di dirigere anche le operazioni in cambusa, dal momento che lo stomaco ha le sue esigenze anche con mare grosso. Invitiamo quindi i nostri skipper e passeggeri a trovare un buon equilibrio anche nella divisione dei compiti in cucina, in modo che le competenze di ognuno vengano messe a buon uso e così, dividendo i compiti (chi si alza presto prepara il caffè, eccetera...), la parte meno divertente delle crociere viene a pesare il meno possibile.

i. **Skipper e 'cantina':** è abbastanza diffusa l'opinione che i marinai amino alzare il gomito, e da questo sito non si leverà mai una parola che neghi questa tendenza. Fortunatamente quando sono in 'servizio' tale abitudine deve restare nella moderazione. Agli equipaggi di passeggeri astemi consigliamo di tenere a bordo una bottiglia di vino o di birra per lo skipper.

j. **Skipper in dinette:** non tutti gli skipper sono disponibili a dormire in dinette, e non è quindi automatico, in fase di preparazione della crociera, pensare che lo skipper accetti questa sistemazione. Qualora lo accetti, si ricorda che dovrà essere messo in condizione di riposare regolarmente. Si consiglia quindi ai velisti tiratardi di prevedere una cabina per lo skipper.

Resta comunque la nostra assoluta convinzione che nessuno debba dormire in quadrato, perchè le già normali difficoltà degli individui a convivere in spazi ristretti aumenterebbe in modo esponenziale.