

# VITA E MARE



periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

UN AUGURIO E UN IMPEGNO PER I NAVIGANTI

## È venuta l'ora di far sentire la voce del mare



Cari amici, soci, naviganti, a voi mi rivolgo e alle vostre famiglie, per augurarvi un Buon Natale e Anno nuovo pieno di gioia e soddisfazioni. La voce del Collegio vi ha seguito in questo anno trascorso tramite il nostro giornale: vi abbiamo parlato delle nostre iniziative, dei nostri tentativi di farci ascoltare da una politica molto distratta sui temi riguardanti il lavoro dei marittimi.

Spero che dalle pagine di "Vita e Mare" sia stato trasmesso l'entità del nostro impegno: innanzi tutto per sottolineare in maniera sempre pacata ma ferma le incongruenze di un aggiornamento professionale che noi Ufficiali della Marina mercantile italiana consideriamo anche un diritto, non solo un dovere. Tuttavia, come abbiamo sempre sostenuto, riteniamo che in Italia l'interpretazione del dettato internazionale si sia risolta in maniera restrittiva e penalizzante; le nostre istanze e proposte le abbiamo portate anche a Roma, al Gabinetto del ministero dei Trasporti, al Comando generale delle Capitanerie di porto, dove mi sono recato ancora ai primi di Dicembre. Oggi che stiamo assistendo a una rincorsa letterale di tempi e modalità per il rinnovo dei certificati professionali, ci domandiamo se il percorso di aggiornamento imposto alla nostra marineria sia stato pensato veramente per migliorarla dal punto di vista professionale, oppure per soddisfare interessi che ci ruotano intorno. La risposta ancora una volta la leggerete in queste pagine, in cui prendono parola i nostri Soci naviganti, Ufficiali che ci scrivono da ogni parte del mondo, mentre lavorano sulle navi, perchè credono ancora nella capacità di dialogo della nostra Associazione.

Ancora voglio ricordare, tra gli obiettivi che ci siamo posti quest'anno per migliorare la vita e la dignità di tutti i marittimi, la proposta avanzata dal Collegio di defiscalizzare le spese sostenute per la formazione. Grazie a uno staff legale di eccellenza abbiamo formulato un testo completo di disegno legislativo, per presentare una modifica alla Legge di stabilità. Abbiamo trovato l'appoggio di diversi parlamentari, la nostra proposta è piaciuta ad alcune Associazioni di categoria, anche il ministero Trasporti contava sull'esito positivo dell'iniziativa, che è arrivata fino in Parlamento, ma alla fine non è stata accettata. Altre categorie di

professionisti invece hanno avuto ben altro trattamento, ottenendo fino a un tetto di 10mila euro di defiscalizzazione per l'aggiornamento e il 75% delle spese sostenute per vitto e alloggio. Riteniamo questa sia una grave ingiustizia, molto discriminatoria, quindi torneremo su questo punto il prossimo anno; non ci arrendiamo di certo.

Abbiamo anche appoggiato il progetto avanzato da Usclac di rientrare nella categoria dei lavori usuranti, da cui ingiustamente i marittimi sono stati esclusi (prima ammessi nel 1993, poi tagliati fuori nel 1999).

Abbiamo cercato in tutti i modi di mantenere uno sguardo obiettivo e sereno, non abbiamo mai urlato, insultato, perchè crediamo nella mediazione, nel valore anche culturale di appartenere a una categoria di professionisti altamente specializzati. Questo è il nostro stile.

Mentre alcune delle nostre proposte venivano scartate, abbiamo lavorato con entusiasmo nel definire un protocollo d'intesa tra Collegio, MIUR e Comando generale delle capitanerie di porto, per facilitare la collaborazione tra mondo della scuola e del lavoro, offrendoci in maniera del tutto gratuita nell'affiancare i ragazzi dei Nautici. La nostra idea è piaciuta: il protocollo d'intesa sta per essere firmato, si stanno definendo gli ultimi dettagli.

Un anno molto intenso si sta per chiudere, ma ora purtroppo il mondo del lavoro marittimo è stato funestato da un gravissimo incidente avvenuto alla fine di Novembre, nel porto di Messina a bordo della nave "Sansovino". Siamo tutti in lutto: sono morti asfissati in una cisterna Cristian Micalizzi l'Ufficiale di Coperta di Messina, Gaetano Dambra l'Ufficiale di Coperta di Lipari e Santo Parisi operaio di Terrasini. Salvatore Virzi è il comandante (socio del Collegio) del traghetto. Ancora ricoverato al Policlinico, è stato iscritto nel registro degli indagati insieme ad altre 5 persone; attualmente altri due marittimi intossicati sono ancora sotto osservazione.

Alle famiglie di questi nostri colleghi e a tutti gli infortunati va la solidarietà del Collegio. Anche per voi continueremo la nostra lotta e torneremo a far sentire la nostra voce.

**GIOVANNI LETTICH**  
Presidente del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.

LA TRAGEDIA A BORDO DELLA "SANSOVINO"

## Sotto accusa la cultura della sicurezza

Di fronte all'immensa tragedia avvenuta a bordo della nave *Sansovino*, mentre era ormeggiata al molo *Norimberga* di Messina, di fronte a tre morti e altrettanti feriti, tutti intossicati gravemente, tra cui il comandante (socio del Collegio) iscritto nel registro degli indagati, ci poniamo alcuni interrogativi.

Ci domandiamo cosa significhi capacità di gestione, quali siano le responsabilità di una funzione manageriale o dirigenziale, quanto incida il fattore personale, come si possa mantenere lucidità e focus sugli obiettivi, come si possano prendere decisioni oculate, equilibrate, conformi a leggi e regolamenti...

E ancora, la responsabilità dei fallimenti ricade solo sulla leadership o sull'intero sistema? A quali "attori" attribuire le colpe? Quello che emerge chiaramente è come al di là di manuali, funzioni, controlli, manutenzioni programmate, addestramento, rimane e rimarrà sempre centrale e fondamentale il fattore umano. La gestione della sicurezza sulle navi rappresenta da sempre uno dei fattori fondamentali e i rischi per chi lavora a bordo sono molteplici. Prevenire la perdita di vite umane è il principio fondamentale del codice ISM, ma non basta avere un manuale sulla gestione della sicurezza se poi manca la "Cultura al rispetto della Sicurezza". Se si continua a morire vuol dire che siamo ancora lontani dall'applicazione delle norme contenute nel Codice ISM malgrado sia trascorso molto tempo da quel lontano 1993, quando l'assemblea del IMO ha reso obbligatorio l'applicazione del codice ISM con la risoluzione A.741(18).

Anche noi tutti del Collegio Capitani vorremmo che presto qualcuno ci aiutasse a rispondere a tutte queste domande, per tutta la gente di mare ma soprattutto per i familiari che piangono la perdita dei loro cari. Queste morti ai nostri occhi sono assurde, per questo non possiamo più accettare che la responsabilità possa essere attribuita ad un solo uomo al comando.

**ALFREDO CUCINOTTA - (DELEGATO DI CATANIA)**

LE SORPRESE RISERVATE DAL QUADERNO DI ADDESTRAMENTO FORMATIVO

## Non c'è più l'olio calmaonde ma le istruzioni non lo sanno

Navigazione da New York a Dakar: nella sequenza dei porti americani esattamente New York, Jacksonville, Galveston, Houston, Savannah, Baltimora e nuovamente New York ho applicato (perché il mio ruolo a bordo lo prevede), tutto ciò che è richiesto nel quaderno di addestramento previsto dal decreto del 4 dicembre 2013. Tutte le 300 ore di questo corso sono state racchiuse nelle normali attività lavorative da me svolte, eccetto quelle che riguardano le navi petroliere o portarinfuse che hanno, tra l'altro, un percorso formativo ben delineato nella convenzione STCW. In navigazione per Dakar, comunque e mio malgrado, prendo in mano il "Quaderno di addestramento a bordo".

Sia il corso che il quaderno sono stati creati e pensati per coloro, per quegli ufficiali, che dovranno accedere in futuro alla qualifica direttiva (Comandante, primo ufficiale o Direttore di macchina o Primo ufficiale di macchina) non sembra sia stato creato per coloro che già applicano praticamente le competenze su cui si richiede il training sotto la guida di un Tutor o di un Comandante.

Poco fa facevo riferimento alla tratta Americana: in quei 20 giorni di servizio è stato coperto tutto il programma delle 300 ore previste: navigazione fluviale, imbarco sbarco di piloti, ormeggio e disormeggio con e senza

rimorchiatori, navigazione in acque ristrette, passaggi ravvicinati tra navi, caricazione e scaricazione della nave a più riprese, bunkeraggio, preparazione dei piani viaggio, posizionamento della nave con sistemi elettronici e con sistemi tradizionali, controllo degli errori della bussola o girobussola (fatto dagli Allievi su cui noi siamo nominati istruttori); per diletto si esegue anche qualche retta di altezza, rispetto delle normative internazionali e nazionali (come è noto negli Usa c'è un particolare codice nazionale, il CFR, che deve essere conosciuto e rispettato per non andare incontro a multe o fermi della nave). È Dicembre-Gennaio quindi per le traversate atlantiche la consultazione delle previsioni meteorologiche è scrupolosa: al ministero forse non lo sanno ma ormai tutti gli armatori o quasi si affidano a società private per le previsioni meteo e sui nostri computer abbiamo analisi ben più complicate e sofisticate di quelle descritte e richieste in quel fascicolo. Fortunatamente non abbiamo avuto emergenze: abbandono nave, recupero naufraghi, incendio, incaglio perdita di sostanze oleose, ma per quello ci sono le esercitazioni (settimanali, mensili e trimestrali) previste dalle normative internazionali (SOLAS, MARPOL, SMS, ISPS CON I RELATIVI CONTROLLI LSA/FFA APPLIANCES etc. etc. etc.), registrate nei vari libri o

CONFUSIONE SU CERTIFICATO IMO E "ALLEGATO 7"

## Invenzioni burocratiche per complicare le procedure di rinnovo

Non sempre le diverse capitanerie sono coordinate perfettamente, cioè unificate al 100% circa i documenti da presentare per il rinnovo e/o rilasci dei certificati, almeno stando a quello che è successo a me, circa i il rinnovo del certificato IMO e il rilascio del nuovo "ALLEGATO 7".

L'Amministrazione ha stabilito che tutti i marittimi devono effettuare i corsi di refresh e i corsi di aggiornamento per rinnovare e/o prolungare il certificato IMO, cosa utilissima, ma quando arriva il momento di andare all'ufficio Gente di Mare con tutti i documenti in mano, che attestano i corsi aggiornati, per avviare il processo di rinnovo, non sempre fila tutto liscio.

Riassumendo, questi i passaggi per il rinnovo del certificato IMO:

Refresh dei corsi IMO di base: SOPRAVVIVENZA e SALVATAGGIO - ANTINCENDIO DI BASE - ANTINCENDIO AVANZATO,

timbro di estensione da parte della Sanità marittima del Certificato di PRIMO SOCCORSO e MEDICAL CARE, quest'ultimo solo chi ne è in possesso.

Certificato "Marittimo abilitato ai mezzi di salvataggio MAMS" in corso di validità

Frequentazione del CORSO DI LEADERSHIP AND TEAMWORK "operativo"

Frequentazione del CORSO "USO DELLA LEADERSHIP E DELLE CAPACITÀ MANAGERIALI" (corso di 40 ore praticamente identico al precedente).

**Addestramento sopravvivenza e salvataggio, e antincendio, avvenuto a bordo ai sensi della Sezione A-VI/1.4 DEL CODICE STCW, durante il periodo di imbarco con relativo rilascio, da parte della COMPAGNIA e/o COMANDANTE DELLA NAVE, dell'attestato firmato dal comandante stesso o persona responsabile della compagnia, nel 90% dei casi il comandante della nave è autorizzato a timbrare, con timbro nave e firma in calce l'attestato.**

Dopo che un marittimo che lavora a bordo per 4 mesi o più sbarca, e nel periodo di ferie deve farsi i corsi di aggiornamento, con finanze proprie in molti casi (anche se non in tutti), e ancora non è chiaro se i corsi sono detraibili dalle tasse (come ha proposto il Collegio), arriva in capitaneria e si sente chiedere ulteriori balzelli. Prescrizioni che, sia chiaro, non sono state redatte dal ministero, si veda in particolare l'ultimo punto elencato sopra, riguardante l'addestramento a bordo, certificato dal comandante.

Infatti a seguito di quello che dice la normativa uscita, serve questo attestato, va benissimo, ma non c'è scritto che il comandante deve dare poi a ciascun membro dell'equipaggio a cui rilascia l'attestato la fotocopia del suo documento di identità o la fotocopia del proprio certificato IMO, cose che sono state chieste ultimamente presso alcune capitanerie.

Per riassumere, un marittimo sbarcato da 5 mesi di contratto, ha passato un mese a fare corsi di aggiornamento, con attestato rilasciato dal comandante, una volta in capitaneria alla Gente di Mare, dopo aver presentato tutti i corsi svolti a bordo certificati da estratti di giornale firmati dal comandante e i corsi fatti nei vari enti dedicati, può succedere che gli venga richiesto di presentare la fotocopia del documento di identità del comandante. Può succedere, come è in effetti accaduto che, senza quella,

**UN UFFICIALE IN NAVIGAZIONE**  
(segue a pag. 2)

**TIMONPANICO**  
(segue a pag. 2)

## GENOVA - CONCRETO ESEMPIO DI COLLABORAZIONE SCUOLA-SHIPPING

# Fa rotta sui giovani del Nautico la compagnia Ottavio Novella

Da un lato il desiderio di crescere all'interno della propria società dei giovani desiderosi di mettersi alla prova ed eventualmente fare carriera a bordo, dall'altro la volontà di farsi da parte del mondo della scuola e quello del lavoro. Così è nata una collaborazione tra la compagnia di gestione Ottavio Novella che ha sede a Genova e l'Istituto Nautico San Giorgio, affiancato dal Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.

La nostra associazione trova nei suoi scopi statutari proprio quello di incentivare i ragazzi e fare conoscere il lavoro sulle navi, accrescendo il prestigio di questa professione. In questa prospettiva, il com.te Domenico La Fauci, consigliere del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. - compartimento di Genova, ha trovato nel Capitano di armamento della Ottavio Novella Spa, Andrea Guietti, un valido interlocutore: obiettivo organizzare stages a bordo, rivolti agli allievi dei Nautici, avvicinando i ragazzi a una compagnia di tutto rispetto, dove un giorno potrebbero trovare interessanti opportunità di carriera.

Il gruppo Novella, che ha sede a Genova, gestisce tramite le consociate Calisa Spa e Ciane Spa rispettivamente quattro navi petroliere Medium Range porta-prodotti, che seguono rotte mediterranee e/o atlantiche, e sei navi in servizio bunkeraggio (c.d. "bettoline") per il rifornimento del bunker (olio combustibile e gasolio) alle navi nei porti liguri di Genova, Savona e La Spezia. Tra queste ultime l'unità Brezzamare è la più imponente, dotata anche di sistemi antiinquinamento, come previsto a seguito di appalto con EMSA (European Maritime Safety Agency), che ha sede a Lisbona e controlla la sicurezza marittima degli Stati membri dell'Unione Europea. La Brezzamare, secondo il contratto siglato con l'agenzia europea, è disponibile a intervenire in eventuali situazioni di emergenza a seguito di inquinamento da idrocarburi, nell'area ovest del Mediterraneo.

Quest'anno insieme ai professori dell'ITN San Giorgio, il Collegio ha selezionato e proposto alla compagnia quattro giovani delle IV classi, rispettivamente due aspiranti Allievi di coperta e due di macchina.

I ragazzi si sono alternati in coppia a bordo della Brezzamare, accompagnati da un tutor della scuola e hanno condiviso con l'equipaggio il lavoro e la vita di tutti i giorni per due settimane.

E' il terzo anno che la nostra compagnia ospita giovanissimi a bordo -racconta Guietti- ed è stata l'ennesima esperienza positiva. L'occasione si è rivelata preziosa anche per noi, per conoscere nuovi ragazzi motivati e vogliosi di imparare...e anche dal punto di vista caratteriale positivi e comunicativi, tutte qualità importanti nel nostro lavoro.

L'intenzione sarebbe quella di dare un seguito a questa esperienza e fare avvicinare al lavoro sulle petroliere che



Il ponte di comando della nave "Brezzamare" nella foto di Davide Boero, stagista del Nautico a bordo della bettolina gestita dalla compagnia Novella

solcano i mari esteri, nella prospettiva interessante di formare gli equipaggi del prossimo futuro, fin dalla scuola. Si è inoltre già parlato con l'ITN San Giorgio sulla possibilità di iniziare anche stages terrestri in modo da poter far conoscere le dinamiche di ufficio passando dal commerciale alla sicurezza, dal tecnico alla gestione del personale.

Evidentemente le compagnie di navigazione non sono tutte uguali: alcune conoscono il valore di un rapporto di fidelizzazione coi propri dipendenti e la risorsa rappresentata dai giovani volenterosi che possono crescere e maturare all'interno di una società seria.

Marco Novella, uno dei ti-

tolari dell'azienda intervenuto all'incontro tra il Collegio (rappresentato da Domenico La Fauci) e la scuola (con la vice-preside del Nautico Marina Nicora), ha voluto sottolineare come la compagnia abbia sempre creduto in queste forme di collaborazione, in linea con la progettualità dell'associazione di categoria Confitarma che a tale proposito ha creato qualche tempo fa un'apposita commissione Education. Questo impegno al tema della formazione e della valorizzazione della gente di mare si è concretizzato da parte dell'armamento italiano nella costante attenzione e cura delle risorse umane, che poi è la scelta ottimale per garantire la sicurezza dei trasporti



Da sinistra Dario Gacon e Luca Cinelli, due fra i ragazzi del Nautico San Giorgio che hanno partecipato allo stage a bordo

marittimi.

"Oggi -ha detto Marco Novella- i temi come quello dell'alternanza scuola-lavoro sono molto sentiti; su ambiente e formazione anche noi puntiamo seriamente. Da qui gli ottimi rapporti di collaborazione sia con l'Accademia della Marina mercantile sia con l'Istituto Nautico. Sulle nostre quattro navi dal 2012 ad oggi abbiamo formato e portato al termine del percorso da allievi 10 ragazzi: 10 giovani ufficiali che stanno iniziando il loro iter lavorativo sulle nostre navi alturiere. Per noi si tratta di un valido modo di fare crescere dal punto di vista professionale e di fidelizzare i nostri quadri direttivi, con cui permangono un rapporto di fiducia. Queste di cui parliamo saranno le risorse umane del futuro e siamo intenzionati a proseguire ampliando il progetto."

A sottolineare come la società armatoriale sia aperta ai giovani e abbia tutta la volontà di essere partecipe nel tessuto

sociale cittadino, Marco Novella ha raccontato dell'allegria visita, effettuata un paio di anni fa a bordo sull'ammiraglia delle bettoline Brezzamare, di un gruppo scatenato di bambini: "È stata l'associazione 'Il Porto dei piccoli', che la nostra azienda sostiene da anni e del cui consiglio direttivo faccio parte, a portarli a bordo; questa Onlus si occupa di seguire i bambini ricoverati nei vari ospedali pediatrici, soprattutto al Gaslini, e le loro famiglie, impegnandoci nell'accoglienza e nelle problematiche connesse e accompagnando i piccoli malati in un percorso ludico-didattico finalizzato a distrarli e ad alleviare le loro sofferenze. Mai come all'interno di questa associazione, che unisce vari operatori dello shipping, ho visto intervenire fianco a fianco, uniti e di comune accordo, tanti personaggi che in altri contesti lavorativi magari sarebbero stati anche in contrasto!

Mi piace molto anche un'altra

iniziativa che a Genova viene da anni effettuata dai vari Rotary Club della città: si tratta dell'evento "Maturità, e poi?", con la quale si organizzano ogni anno (quest'anno sarà il 24 febbraio 2017) incontri di orientamento per i giovani studenti degli ultimi anni delle scuole secondarie. I ragazzi possono venire a parlare con i professionisti di tanti diversi settori, per chiedere consigli sul loro futuro lavorativo. Una serie di imprenditori, compreso me, sono a loro disposizione per rispondere alle loro domande e consigliarli sulle opportunità di lavoro nei vari settori. Ai giovani suggerisco caldamente la professione sul mare, perché credo nella tradizione e cultura marinara e perché questa può essere, soprattutto in tempi di crisi, un valido indirizzo per trovare un'occupazione sicura. Il mio primo consiglio è comunque quello di imparare l'inglese, oggi indispensabile ovunque ma in particolare nello shipping."

## Il socio al centro dell'attività del Collegio Capitani

Riportiamo di seguito il testo integrale dell'ordine del giorno proposto dal com. Walter Bertocci e fatto proprio dal Collegio capitani, per confermare lo standard dei servizi riservati ai soci, in base alla certificazione di qualità ISO 9001 riconosciuta al Collegio stesso.

La Giunta Esecutiva, si impegna a perseguire una politica che pone al centro delle attività il Socio ed il miglioramento continuo dell'efficacia del sistema. La soddisfazione del Socio viene perseguita offrendo ed adeguando tutti i processi alle sue particolari esigenze implicite ed esplicite rilevate e monitorando il raggiungimento degli obiettivi concordati.

Il Socio assume un ruolo centrale per il buon fine di ogni singola attività. Diventa perciò importante conoscere a fondo tutti i requisiti applicabili e sviluppare servizi rispondenti ai predetti requisiti. La Giunta Esecutiva è particolarmente attenta alla formazione/informazione dei propri collaboratori e reputa fondamentale il completo coinvolgimento di tutte le funzioni responsabili per raggiungere l'ottimizzazione dell'interazione tra i vari processi.

Gli obiettivi che si pone il Collegio Nazionale Capitani Lungo Corso e Macchina sono:

1. La soddisfazione delle parti interessate (Soci e collaboratori.) In particolare si vuole attuare una politica che permetta una costante valutazione dei reclami da parte dei clienti aumentando in tal modo anche la loro soddisfazione.
2. Il costante ed attento aggiornamento in merito alle disposizioni cogenti e tecniche inerenti il settore;
3. La cura della comunicazione verso il Socio;
4. L'assistenza al Socio;
5. Un aggiornamento costante e puntuale di tutte le attrezzature e degli strumenti utilizzati dall'Associazione, finalizzato a garantire al Socio elevati standards in termini di qualità e sicurezza nella gestione delle attività.

Il raggiungimento degli obiettivi sarà costantemente monitorato tramite indicatori di processo. Con il raggiungimento di tali obiettivi si intende realizzare servizi fortemente focalizzati sui propri Soci, migliorando i processi e investendo nello sviluppo.

Gli obiettivi specifici saranno definiti annualmente dalla Giunta Esecutiva e diffusi a tutti i responsabili interni e ai collaboratori.

COM.TE WALTER BERTOCCI

## DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA - DALLA

### Olio calmaonde

il risparmio energetico (penso al SEEMP ad esempio).

I nuovi parametri per il calcolo della stabilità dinamica, notevolmente cambiata da quella studiata al tempo sui banchi di scuola.

L'aggiornamento sui risultati delle assemblee e le risoluzioni emanate dall'IMO nelle sue molteplici sessioni di studio che in molti casi incidono ed aggiornano il modo di navigare e di condurre una nave...

Non ci miglioreremo certo quando, ad esempio, al punto 1.7.12 del quaderno o del corso si richiede: "Gestione e governo della nave con cattivo tempo, incluso l'assistenza a una nave o aereo in pericolo; operazioni di rimorchio; sistemi per evitare che una nave che non governa si traversi; riduzione dello scarroccio e l'uso dell'OLIO"... Navighiamo forse sui barcostest? Non c'è più nemmeno sulle imbarcazioni di salvataggio l'olio detto calmaonde... Auspicherei un corso, se corso dovrà essere, che prima di tutto abbia rispetto dei ruoli.

L'amministrazione delle Filippine in Agosto 2016 ha emesso una circolare dove afferma unilateralmente che i certificati emessi e rinnovati sono in linea da quanto dettato dalla nuova normativa Internazionale e il marittimo è esentato dal portare dietro le varie certificazioni che hanno contribuito al rinnovo... Semplice no?

### invenzioni burocratiche e procedure di rinnovo

non si possano mandare avanti le pratiche di rinnovo IMO e rilascio dell'ALLEGATO 7. Ma attenzione: sulle istruzioni emanate dal ministero non c'è scritto che il marittimo deve presentare la fotocopia del documento del proprio comandante. Lo so perché di fronte a tale richiesta mi sono procurato il regolamento.

È successo anche, presso una diversa capitaneria, che non sia stata chiesta la fotocopia del documento di identità ma di presentare la fotocopia del certificato IMO del comandante.

La questione è che ciascun marittimo anche se non è pienamente d'accordo fa quello che deve fare per portare avanti il proprio lavoro e la propria

carriera, tuttavia ulteriori difficoltà insorgono se ministeri non sono precisi nell'emanare le ordinanze e soprattutto se non riescono a mettersi d'accordo con tutte le Capitanerie. Succede quindi che presso gli uffici della Gente di mare si richiedano firme e certificazioni diverse, a seconda che si trovino a Nord, Sud, Centro Italia

Nessuno qui obietta sul fatto di presentare una fotocopia di un documento che certifichi la firma del comandante, ma basta che tale certificazione sia sempre la stessa e venga prescritta nero su bianco, evitando così che una capitaneria la chieda e un'altra no!

UN UFFICIALE IN NAVIGAZIONE

**VITA E MARE**

PERIODICO DI CULTURA E INFORMAZIONI SULLE ATTIVITÀ MARITTIME

ORGANO UFFICIALE DEL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M. ENTE RICONOSCIUTO CON D.M. 14-1-93

Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano - 16124 GENOVA  
Telefono: 010.247.27.46 - Cell. 380.123.71.21 - Fax 010.247.26.30  
C.C. postale N. 391169

E-mail: [info@collegionazionalecapitani.it](mailto:info@collegionazionalecapitani.it)

Autorizzazione Tribunale di Genova del 17-12-1964 - N. 6/64 di Registro

CENTRO STAMPA: NUOVA GRAFICA L.P. - Via Pastorino, 200 r. - 16162 Genova  
E-mail: [graficalp@graficalp.191.it](mailto:graficalp@graficalp.191.it)

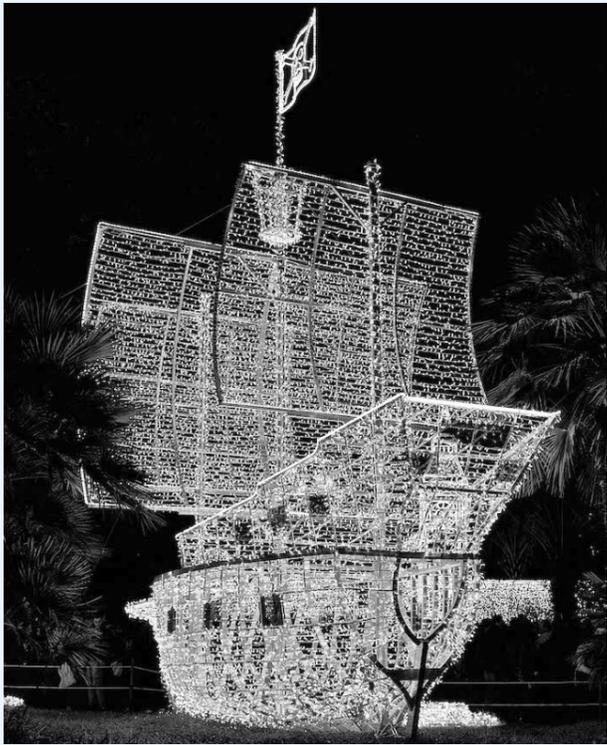
Direttore responsabile: **BETTINA ARCURI**  
La collaborazione è volontaria e gratuita.  
Le opinioni espresse negli articoli riflettono idee personali degli autori.

Tariffa R.O.C.: "Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1. DCB Genova"

Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

"Vita e Mare" viene inviato oltre ai Soci a Parlamentari, Segreterie dei Partiti politici, Autorità, Uffici stampa, Ministeri, Enti, Associazioni, Stampa ordinaria e specializzata, Organizzazioni sindacali dei lavoratori e degli imprenditori, Capitanerie di Porto, Enti portuali, Registri navali, Cantieristica, Marina Militare, Scuole Nautiche.

## UN AUGURIO PARTICOLARE AI MARITTIMI *Un galeone di luce per navigare nel 2017*



**La spettacolare manifestazione "Luci d'Artista" ogni anno richiama a Salerno migliaia di visitatori nel periodo natalizio: giunta alla 11ma edizione, quest'anno la mostra a cielo aperto, nelle vie del centro cittadino, è iniziata il 5 novembre e si protrarrà fino al 22 gennaio 2017. Un'occasione unica per grandi e piccini di vivere il Natale, ammirando le grandi opere d'arte luminose. Speriamo che questo galeone illuminato porti fortuna anche ai marittimi, per un futuro di serenità e prosperità!**

## A CASTELLAMMARE GLI UFFICI DELLA CAPITANERIA FANNO SERVIZIO ANCHE FUORI ORARIO

# Centinaia in coda di notte per rinnovare i certificati

Su "Positano News" giornale on line della Costiera amalfitana e Penisola sorrentina, ha trovato ampio spazio un episodio risalente ai primi di dicembre che testimonia la "Via Crucis" dei marittimi sorrentini per aggiornare il libretto di navigazione presso la sede della Capitaneria di Castellammare di Stabia. Il rinnovo dei certificati professionali (secondo l'STCW e Manila 2010) ha messo in difficoltà diverse centinaia di marittimi iscritti al compartimento (che in totale sono circa 12mila), costringendo molti di loro a mettersi in fila nella notte per accedere agli Uffici della Gente di Mare al mattino successivo, fin dalle prime ore di apertura. In simili condizioni la tensione talvolta è salita alle stelle... "Ancora una volta -ha commentato la testata on line- come spesso capita in questo Paese, coloro che con sacrificio producono e

mantengono alto il nome delle capacità professionali italiane a livello mondiale, come nel caso della marineria italiana, categoria altamente specializzata, a causa di metodi obsoleti devono essere sottoposti ad assurde e mortificanti situazioni, che in altri paesi sarebbero del tutto intollerabili."

Il giorno successivo il com. te del porto di Castellammare di Stabia Guglielmo Cassone ha prontamente risposto, inviando al giornale una lettera firmata di suo pugno. Al di là degli effettivi e innegabili disagi in cui sono incorsi i marittimi italiani nel rinnovare i certificati professionali prima del termine ultimo fissato al 1° Gennaio 2017, siamo d'accordo con "Positano News" nel sottolineare la correttezza e puntualità del comandante Cassone che non ha esitato a "metterci la faccia". Non sempre i rappresentanti dell'Amministrazione hanno il coraggio di esporsi in prima persona, cercando di osservare l'etica civilissima della trasparenza negli uffici pubblici.

Per questo pubblichiamo volentieri la sua lettera di risposta qui di seguito.

*Scrivo in merito all'articolo di stampa apparso in data 08/12/2016 "Marittimi sorrentini, continua la via crucis presso la Capitaneria di Porto, per aggiornare il libretto di navigazione".*

*L'intento di questa mia nota è quello di documentare la mia risposta con dovizia e scrupolosità.*

*Preliminarmente confermo che già dalla data del 16 marzo 2016, giorno in cui è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto "Procedure di rinnovo delle certificazioni rilasciate ai sensi della Convenzione STCW", ho provveduto a rinforzare la sezione Gente di Mare, destinando personale prelevandolo da altre sezioni, proprio in virtù della previsione di incremento delle istanze presentate dal ceto marittimo circa il rilascio delle certificazioni di che trattasi. Il testo del Decreto datato 01/03/2016 individua la data del 01/01/2017 come termine ultimo per procedere al rinnovo della certificazione, ed è proprio in funzione del ristretto margine temporale, che fin da subito, è stata ritenuta prioritaria la trattazione e la successiva evasione delle istanze fin qui pervenute. È doveroso rappresentare che già dal trascorso mese di marzo, in fase di programmazione e distribuzione dei carichi di lavoro e degli obiettivi da raggiungere, per il Compartimento Marittimo di Castellammare di Stabia, sono state stimate circa 12.000 matricole attive da certificare entro la fine del 2016. Il periodo di tempo fin qui trascorso può essere suddiviso in due momenti ben distinti: quello che va da marzo a settembre è stato contraddistinto da una scarsa presentazione di istanze da parte degli interessati, e quello che va da settembre alla data odierna caratterizzato da un accesso alla Sezione Gente di Mare molto più consistente.*

*Il "corto circuito" organizzativo, come descritto nell'articolo di stampa, laddove si fosse realizzato, sarebbe dovuto ad una*

*serie di elementi che occorre chiarire. I numeri giornalieri di personale marittimo che si è presentato agli sportelli della Sezione Gente di Mare a partire dal mese di settembre, non sono assolutamente i 20 marittimi come riportato nell'articolo ma è stata accertata una media giornaliera di sole richieste di certificazioni IMO ed allegati quantificate in 100 (con picchi fino a 150). Naturalmente la maggior parte di queste sono presentate da marittimi che asseriscono che necessitano di un repentino rilascio in quanto dovranno "imbarcare" a breve (non si sta qui a sindacare la veridicità di quanto affermato, ma ad auspicare, quando possibile, una migliore programmazione della propria vita lavorativa). Supponendo un tempo medio di 5/6 minuti per la trattazione dell'istanza, si raggiungono mediamente le 8/9 ore giornaliere di lavoro, solo di attività di front desk. Per venire, quindi, incontro alle esigenze del cluster marittimo, si è non solo proceduto a modificare l'orario di apertura al pubblico della Sezione Gente di Mare ma anche ad effettuare una preselezione delle istanze, suddividendole in funzione della richiesta in essa contenuta. Come quindi si può ben capire, a tale mole di lavoro di ricezione c'è da aggiungere quella di trattazione ed evasione dell'istanza, che a differenza della descrizione fatta nell'articolo e descritta come pratica "obsoleta" avviene attraverso un sistema computerizzato a cui sono destinate mediamente dalle 3 alle 4 unità lavorative. Considerando quindi un tempo medio di digitazione e verifica di circa 30/45 minuti ad istanza, il risultato che se ne consegue è quello di dover impegnare ed impiegare il personale dipendente ben oltre l'orario di ufficio, rendendosi necessario, come è accaduto per tutti i fine settimana degli ultimi 3 mesi, il rientro in ufficio anche per il giorno del sabato. È doveroso ricordare, inoltre, che il personale dipendente destinato alla Sezione Gente di Mare non si occupa solo di rinnovo del certificato Imo ma anche di tutto l'iter amministrativo/documentale che inerisce titoli professionali, commissioni mediche, estratti matricole. In aggiunta, a decorrere dalla data del 03/10/2016, ho disposto con Ordine di Servizio, che tutto il personale destinato alla sezione Gente di Mare (attualmente 7 unità) fosse esonerato dai servizi di guardia e da ogni altra attività istituzionale extra sezione sino al 31/12/2016.*

*Infine, in merito al termine di 20 giorni per il rilascio cui si faceva riferimento nell'articolo, lo stesso viene di solito indicato in via cautelativa, normalmente la pratica viene evasa al massimo in 7/10 giorni lavorativi.*

*Nell'assicurare ogni aggiuntivo consentito sforzo per garantire al personale navigante l'ottenimento in tempi ragionevoli della certificazione prevista, rimango a completa disposizione per ogni ulteriore chiarimento.*  
Castellammare, 09/12/2016  
**C.F. (CP) GUGLIELMO CASSONE**  
Capo del Compartimento marittimo e Comandante del porto di Castellammare di Stabia

## A NAPOLI, III EDIZIONE CON LA COLLABORAZIONE DEL COLLEGIO CAPITANI

# Cominciano i corsi di formazione per gli Ufficiali a livello direttivo

L'Istituto paritario "Amerigo Vespucci", in collaborazione con il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. - Compartimento di Napoli, per l'anno 2017 organizza corsi dirigenziali rivolti sia agli ufficiali di coperta che agli ufficiali di macchina.

**Di seguito il calendario per gli ufficiali di coperta:**

I corsi sono strutturati come segue:

- 1) N. 36 giornate didattiche di 8 o 9 ore ciascuna, per il corso n. 1;
- 2) N. 36 giornate didattiche di 8 o 9 ore ciascuna, per il corso n. 2;
- 3) N. 41 giornate didattiche di 8 o 9 ore ciascuna, per il corso n. 3;

### **CORSO N. 1 di 300 ORE dal 09/01/2017 AL 13/02/2017**

- Dal 09/01 al 22/01 I° FUNZIONE (112 ORE)
- Dal 23/01 al 28/01 II° FUNZIONE (50 ORE)
- Dal 29/01 al 05/02 III° FUNZIONE (60 ORE)
- Dal 05/02 al 13/02 INTEGRAZIONE (78 ORE)

### **CORSO N. 2 di 300 ORE dal 20/02/2017 AL 27/03/2017**

- Dal 20/02 al 05/03 I° FUNZIONE (112 ORE)
- Dal 06/03 al 11/03 II° FUNZIONE (50 ORE)
- Dal 12/03 al 19/03 III° FUNZIONE (60 ORE)
- Dal 19/03 al 27/03 INTEGRAZIONE (78 ORE)

### **CORSO N. 3 di 300 ORE dal 27/03/2017 al 05/05/2017**

- Dal 27/03 al 09/04 I° FUNZIONE (112 ORE)
- Dal 10/04 al 15/04 II° FUNZIONE (50 ORE)
- Dal 18/04 al 26/04 III° FUNZIONE (60 ORE)
- Dal 26/04 al 05/05 INTEGRAZIONE (78 ORE)

Il corso fornisce le conoscenze necessarie per assolvere alle competenze specificate nel Codice STCW 78/95 con gli emendamenti di Manila 2010 e riportate nella sezione A-II/2 nonché del modello di corso IMO 7.01

Le domande dovranno pervenire mediante "Raccomandata AR" o "Raccomandata uno" o tramite *posta elettronica* entro il termine improrogabile indicato nel presente articolo e sopra riportato, indifferentemente ai seguenti indirizzi:

- Istituto Nautico "Amerigo Vespucci"

Via G. Amendola n. 25 - 80034 Marigliano (NA);

oppure per e-mail: [istitutoamerigovespucci@hotmail.it](mailto:istitutoamerigovespucci@hotmail.it)

Per informazioni: Tel 081.3196204 - Fax 081.3196418

- Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. - Compartimento di Napoli

Piazzale Immacolatella Vecchia snc - 80133 Napoli

oppure per e-mail: [collegiocapitani@gmail.com](mailto:collegiocapitani@gmail.com)

Per informazioni: Tel 081.202102 - Fax 081.5636018 - cell.: +39

342 049 1593

Il costo totale del Corso per il conseguimento delle competenze di livello direttivo della durata di 300 ore di formazione in aula/laboratorio è di **€ 1.800,00.=(milleottocento/00).**

E' possibile partecipare anche a singoli moduli; tale possibilità è subordinata alla positiva valutazione del CTS che esaminerà singolarmente le richieste presentate. **Il costo complessivo sarà di € 2.800,00.=(duemilaottocento/00)**

**1. CORSO COMPLETO di 300 ore: € 1.800,00 = (milleottocento/00);**

### **2. Singoli MODULI:**

**a) 1° Modulo € 1.800,00 = (milleottocento/00);**

**b) 2° Modulo € 500,00 = (cinquecento/00);\***

**c) 3° Modulo e integrazione € 500,00 = (cinquecento/00);**

**d) Integrazione (ore addestramento a bordo) Per coloro sprovvisti del quaderno di addestramento**

Per ulteriori informazioni circa l'acconto da versare e il saldo, rivolgersi al Collegio - Compartimento di Napoli

### **Di seguito il calendario per gli ufficiali di macchina:**

I corsi sono strutturati come segue:

- 4) N. 71 giornate didattiche di 8 e 9 ore ciascuna, per il corso n. 1;
- 5) N. 70 giornate didattiche di 8 e 9 ore ciascuna per il corso n. 2;

**Le giornate didattiche si svolgono dal lunedì alla domenica (inclusa).**

Il Calendario dei corsi osserverà le seguenti date:

### **CORSO N. 1 di 570 ORE dal 09/01/2017 AL 19/03/2017**

- Dal 09/01 al 04/02 I° FUNZIONE (220 ORE)
- Dal 05/02 al 16/02 II° FUNZIONE (100 ORE)
- Dal 17/02 al 23/02 IV° FUNZIONE (50 ORE)
- Dal 24/02 al 19/03 INTEGRAZIONE (200 ORE)

### **CORSO N. 2 di 570 ORE dal 13/03/2017 AL 21/05/2017**

- Dal 13/03 al 06/04 I° FUNZIONE (220 ORE)
- Dal 07/04 al 20/04 II° FUNZIONE (100 ORE)
- Dal 20/04 al 28/04 IV° FUNZIONE (50 ORE)
- Dal 28/04 al 21/05 INTEGRAZIONE (200 ORE)

I costi del corso sono i seguenti:

**1. CORSO COMPLETO di 570 ore: € 2.400,00 = (duemilaquattrocento/00);**

### **2. Singoli MODULI:**

**a) 1° Modulo € 2.400,00 = (duemilaquattrocento/00);**

**b) 2° Modulo € 500,00 = (cinquecento/00);\***

**c) 3° Modulo e integrazione € 500,00 = (cinquecento/00);**

**d) Integrazione (ore addestramento a bordo) Per coloro sprovvisti del quaderno di addestramento**

Le domande dovranno pervenire mediante "Raccomandata AR" o "Raccomandata uno" o tramite *posta elettronica* entro il termine improrogabile indicato nel presente articolo e sopra riportato, indifferentemente agli indirizzi sopra ricordati, dell'Istituto Nautico "Amerigo Vespucci" o del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. - Compartimento di Napoli. Agli stessi soggetti si potranno chiedere informazioni per le modalità di pagamento e versamento dell'acconto.

LA CONSEGNA DEL SAN GIORGIO E LA PREMIAZIONE DEI MIGLIORI ALLIEVI DEL NAUTICO

# Capitani coraggiosi e nuove leve Genova onora la gente di mare



La Sala delle Compere gremita, durante la cerimonia del Premio San Giorgio, organizzata dal Collegio. La consegna del prestigioso riconoscimento alla moglie del com.te Carlo Delbecchi, al suo fianco l'armatore Stefano Messina, il II Ufficiale Andrea Caselli, il com.te del porto amm. Giovanni Pettorino, il presidente nazionale del Collegio Giovanni Lettich. Il tavolo della presidenza



Tra i protagonisti della manifestazione, giunta quest'anno alla 49ma edizione: la preside dell'ITN San Giorgio Angela Pastorino insieme al capo pilota del porto di Genova John Gatti; l'assessore alla Formazione della Regione Liguria Ilaria Cavo; Francesco Caso consegna la borsa di studio intitolata al padre Giuseppe Caso, pilota due volte decorato per meriti di guerra; Michellina Manco Giumarra consegna due borse di studio in memoria del marito Pietro Giumarra; Roberto Cazzolo del RINA; Gian Mario Meloni di Wartsila

Il 15 ottobre scorso a Genova, presso la sede dell'Autorità portuale, si è svolta la 49ma edizione del Premio San Giorgio, organizzata da Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. La manifestazione si ripete ininterrottamente da quasi mezzo secolo e fin dalle sue origini intende riconoscere i migliori studenti dell'Istituto Nautico cittadino, oltre a rinsaldare i legami tra mondo della scuola e del lavoro marittimo.

Da qualche anno, ai giovani meritevoli del Nautico vengono affiancati i migliori Allievi dell'Accademia italiana della Marina mercantile, considerata un naturale sbocco per i diplomati.

Nella grande e affollatissima Sala delle Compere, sono state consegnate ai migliori diplomati del Nautico cittadino nell'anno scolastico 2015-2016 per le sezioni di coperta, macchina e costruttori, le targhe "Attilio Traversa" e "Guglielmo Levi", nonché alcune "borse" a sostegno degli studenti meritevoli.

Ecco i migliori diplomati dell'ITN San Giorgio: Emanuele Granvillano (sez. Coperta, 100/110 con lode), Alessio Luzio (sez. Macchina, 100/100 con lode), Giorgio Lentini (sez. Logstica, 100/100 con lode), Alina Cappelletti (sez. Costruzioni, 100/100). Tra gli studenti meritevoli delle classi intermedie, la borsa di studio "Pietro Giumarra" è andata a Davide Larosa e Cristiano Costa; la borsa di studio "Giuseppe Caso" a Mirko Minnella, Marta Sacchi, Andrea Karin Rady.

Agli Allievi meritevoli dell'Accademia sono stati consegnati diversi riconoscimenti: a Cassandra Fanti la borsa di studio offerta dalla famiglia dell'amm. Raimondo Pollastrini; a Giovanni Rosa uguale riconoscimento offerto da Fondaz. Accademia, sempre in memoria di Raimondo Pollastrini; a Eugenio Sciacaluga e a Vittorio Castagnola

le borse offerte da Renato Causa, in ricordo di mons. Costantino Stefanetti; a Giammarco Parente e Francesco Catalano sono andate rispettivamente i premi messi a disposizione da Confitarma e Rina.

Quest'anno la prestigiosa targa San Giorgio è stata attribuita dal Collegio al com.te Carlo Delbecchi, che insieme al suo equipaggio di 20 marittimi a bordo della "Jolly Quarzo" ha salvato 200 migranti alla deriva, al largo della Grecia. La flotta mercantile battente bandiera italiana è impegnata da anni al fianco della Guardia costiera e della Marina militare nell'opera di soccorso in alto mare. L'apporto della nostra Gente di mare, se pure controbilanciato negli ultimi mesi da un intervento più assiduo delle marine militari anche di altre Nazioni, prosegue nel silenzio generale e non sembra interessare molto ai media nostrani. Il Collegio invece ha voluto sottolineare quest'opera meritoria, che i marittimi italiani affrontano con grande generosità. Ricordiamo che sulle navi mercantili non si viene addestrati a questo tipo di soccorsi e non esistono nemmeno i mezzi per fronteggiare in sicurezza certe situazioni del tutto imprevedute. Purtroppo il com.te Carlo Delbecchi, in navigazione a Gibuti, il 15 ottobre non ha potuto ritirare personalmente il Premio; per lui sono intervenuti la moglie, l'armatore Stefano Messina, il II Ufficiale della "Jolly Quarzo" Andrea Caselli. Grazie alla loro testimonianza la nostra giornata di festa ha assunto un significato speciale: ha portato alla luce una cultura della solidarietà che appartiene alla nostra tradizione marinara, per la quale vale la pena battersi. Valori profondi, no discorsi, no retorica; è stato come se con noi in sala a ritirare il Premio ci fossero tutti gli equipaggi italiani che hanno contribuito a fermare i naufragi e la morte

nel Mediterraneo. Noi li consideriamo il fiore all'occhiello della nostra flotta.

L'appuntamento, cui collabora alla preparazione anche l'Associazione Ex Alunni e Docenti dell'ITN San Giorgio, ha dato ufficialmente il via alle celebrazioni di un anniversario importante: il bicentenario dell'istruzione nautica a Genova. I festeggiamenti si sono tradotti in un ciclo di incontri molto seguiti, cui ha partecipato la cittadinanza e tanti rappresentanti dell'amministrazione, a conferma della tradizione e dell'orgoglio che la scuola nautica si è conquistata (ampio resoconto nella pagina a fianco).



Ecco i migliori del Nautico e dell'Accademia

## TESTIMONIANZE DEI PROTAGONISTI

# Il fattore umano risorsa shipping

La festa dello shipping organizzata dal Collegio diventa occasione per conoscere il polso della situazione del mondo marittimo, sia dal punto di vista scolastico che lavorativo. Bene il Nautico che tra Genova e Camogli ha diplomato quest'anno 257 alunni: otto di loro con il punteggio di 100 e tre con 100 e lode. La preside Angela Pastorino si è dichiarata molto soddisfatta di questo traguardo, così come l'ottenimento delle certificazioni ISO prescritte dall'Emsa, cui si devono adeguare gli ex Nautici italiani, per l'erogazione dei percorsi CMN (ex Coperta ora conduzione del mezzo navale) e CAIM (ex Macchina ora conduzione apparati e impianti marittimi).

Il quadro dal punto di vista armatoriale è stato offerto da Stefano Messina, che da anni segue puntualmente la cerimonia del Premio S.Giorgio: "Nel passato godevamo di forte prosperità, ora l'economia mondiale ha rallentato. Noi armatori non



Renato Causa (Grandi Navi Veloci) con Eugenio Massolo (presidente Accademia Marina mercantile) consegnano i premi a due Allievi meritevoli

viviamo di finanza ma di "old economy", fatta di ferro, carbone, uomini. Tuttavia il modello "piccolo" di un tempo non funziona più. Gli operatori sono sempre stati "global" ma l'impatto della finanza è stato devastante. Le aziende italiane sono state in grado di reagire grazie alle altissime competenze: al centro del loro impegno il valore dell'essere umano. Coi fatti abbiamo dimostrato che il costo del lavoro non è solamente un problema. Il com.te Delbecchi è il simbolo di tutti coloro che lavorano per noi e che

hanno bisogno anche della nostra vicinanza, di noi che siamo qui oggi: scuola, manager. Per questo è importante che questa giornata venga mantenuta nella continuità.

Nel consegnare le borse di studio in memoria dell'amm. Raimondo Pollastrini, il comandante del porto di Genova Giovanni Pettorino ha voluto ricordare l'insigne figura del suo predecessore, tra i fondatori dell'Accademia: "Molto attento alle problematiche lavorative della Marina mercantile, Pollastrini ha

sempre caldeggiato la nascita di un dipartimento o sottosegretariato per le questioni legate al mare e al lavoro." Oggi ne sentiamo veramente il bisogno.

Il presidente dell'Accademia Eugenio Massolo ha esposto i numeri vincenti dell'Accademia, che quest'anno parte con 7 corsi per 150 allievi, grazie al sostegno di tante compagnie, tra cui Grandi Navi Veloci, Costa, Novella.

Renato Causa (Grandi Navi Veloci) ha sottolineato l'aspetto etico del lavoro marittimo, che riguarda la sicurezza della navigazione: quest'ultima si realizza attraverso gli uomini; per questo all'Accademia si insegnano oltre alle materie tecniche anche altre di stampo umanistico.

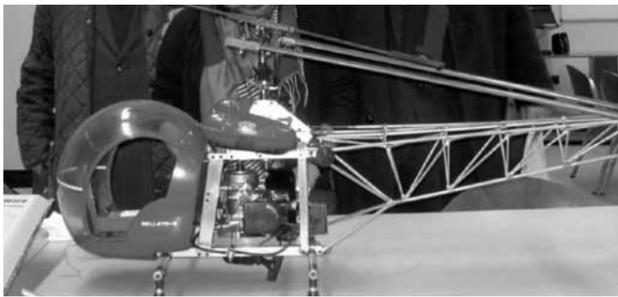
Tra i rappresentanti dei servizi tecnico nautici del porto di Genova che da sempre affiancano e sostengono il Collegio in questa memorabile giornata, l'associazione Ormezzatori e il Corpo Piloti, presente in sala il comandante John Gatti.

GENOVA - L'ITN SAN GIORGIO COMPIE 200 ANNI MA NON LI DIMOSTRA

# Navigare nella memoria dell'istruzione nautica



L'aula magna dell'ITN San Giorgio di Genova intitolata all'ammiraglio Durand De La Penne, ex allievo della scuola; la preside Angela Pastorino stringe la mano al suo predecessore Wladimiro Iozzi e all'amm. Giuseppe Telmon, uno dei protagonisti del salvataggio durante il naufragio della "London Valour"; il modellino perfettamente funzionante dell'elicottero "Libellula", pilotato eroicamente durante le operazioni di recupero dei naufraghi della "London Valour" dal cap. Rinaldo Enrico, comandante del dipartimento aereo dei Vigili del Fuoco di Genova



Si sono conclusi a Genova gli appuntamenti per festeggiare il bicentenario dell'istruzione nautica in città, organizzati dall'ITN S. Giorgio, Associazione ex allievi e docenti e Collegio Capitani: le celebrazioni si sono aperte ufficialmente il 15 ottobre scorso, in occasione del Premio S. Giorgio, per proseguire il 20 ottobre presso la sede dell'ITN dove si è tracciato una rapido excursus nella memoria della scuola, in presenza di tanti protagonisti di questo spaccato di storia cittadina. Il ciclo di appuntamenti è proseguito il 10 novembre, con la commemorazione del tragico naufragio della *London Valour*, disastro che avvenne nel 1970 di fronte alla diga foranea del porto genovese, quindi il 16 novembre con un incontro dedicato alla formazione nautica del futuro. I festeggiamenti si sono conclusi con una cerimonia a bordo della nave *La Superba* (Grandi Navi Veloci) attraccata in porto.

e altre scelte hanno portato a una drastica riduzione delle opportunità per i giovani diplomati. Iozzi ha ricordato inoltre come l'ammiraglio Raimondo Pollastrini si fosse speso per difendere il percorso formativo dei giovani studenti: con la circolare che stabiliva come gli stages a bordo durante il periodo scolastico non necessitavano del possesso dei corsi di base training (per uno studente la principale condizione ostativa) proprio perché studenti e non lavoratori e che tali stages dovevano essere riconosciuti nel computo complessivo dei mesi di praticantato per sostenere l'esame professionale (quello che un tempo veniva definito di terzo ufficiale).

Iniziativa allora aversata da molti e oggi praticamente disattesa...

Nel corso della conferenza è stato presentato il libro sulla storia dell'istruzione nautica a Genova, a cura di Virgilio Bozzo e Armando Fioravanti.

Il presidente del Collegio ha ricordato con viva emozione gli anni trascorsi come studente al Nautico di Genova, quando era preside Guglielmo Levi (rivestì la carica dal 1945 al 1969): "Negli anni della contestazione - ha rammentato Lettich - sotto lo sguardo vigile del preside, la prima assemblea studentesca avvenne nel dicembre del '68, fuori dell'orario scolastico, alle cinque del pomeriggio. Subito dopo

il diploma era d'obbligo l'iscrizione al Collegio, dove si poteva trovare appoggio e consigli per la carriera sul mare". Lettich ha anche annunciato l'imminente firma al Protocollo d'intesa tra Collegio, comando generale delle Capitanerie di porto e MIUR, per collaborare e cercare nuovi spunti di dialogo tra la scuola e mondo del lavoro.

L'appuntamento del 10 novembre era intitolato al "**Naufragio della London Valour - Professionalità ed eroismi**", organizzato sempre in Darsena nell'aula magna del Nautico, chairman lo storico Pierangelo Campodonico, direttore dei Musei del Mare e delle Migrazioni. Osservato un minuto di silenzio in onore delle vittime di quel tragico disastro, coi rintocchi della campana originale della nave presente in sala, il console inglese Denise Dardani ha parlato con grande commozione, in rappresentanza della comunità inglese che non dimentica i gesti di eroismo per mettere in salvo l'equipaggio della nave (battezzata bandiera inglese). Presente anche l'amm. Giuseppe Telmon (diplomato al Nautico S. Giorgio), che a bordo della Motovedetta CP 233 con Mancini e altri membri dell'equipaggio mise in salvo 26 uomini; il primo ricevette la Medaglia d'oro al Valore di Marina.

Sono intervenuti anche i rappresentanti dei servizi tecnico portuali (tra cui il capo pilota John Gatti) e tanti protagonisti del salvataggio, come i piloti Aldo Baffo e Giuseppe Fioretti (senza dimenticare Giovanni Santagata).

Si è ricordato anche l'eroico intervento del cap. Rinaldo Enrico (Vigili del Fuoco) con l'elicottero "Libellula" e il sommozzatore Severino Ferrazin.

L'ultimo convegno del 16 novembre "**Quale formazione per il futuro diplomato**" ha visto la partecipazione di Ilaria Cavo, Assessore della Regione Liguria e tanti protagonisti dello shipping. Ce ne parla Gianna Camalich, nel riquadro a fianco: uno sguardo critico, senza nulla togliere al sapiente lavoro organizzativo che sta dietro a un simile ciclo di conferenze.

Vorremmo spendere qualche parola nel ringraziare il dirigente scolastico Angela Pastorino per la sensibilità mostrata, il presidente dell'Associazione ex allievi e docenti Francesco Boero e il cap. Giuseppe Russo per l'impegno profuso.

## DIVERSA OPINIONE

### Fare scuola non vetrina

*Vorrei esprimere un paio di impressioni sulla conferenza rivolta soprattutto alle giovani leve del mare (Genova, Quale formazione per il futuro diplomato, Porto antico, 16 novembre).*

La preside del Nautico San Giorgio, Angela Pastorino, ha chiamato l'incontro un momento di insegnamento scolastico fatto fuori dai banchi, in realtà, a mio avviso, senza togliere nulla alla brava dirigente, è stato uno dei tanti pacchetti pronti già confezionati e ben inodori che troppo spesso ci propinano.

Iniziando da quelli che sono stati definiti "capitani coraggiosi": Elia Congiu, direttore HR per MSC crociere e Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, due uomini che hanno cantato le lodi di se stessi attraverso slide e lunghi discorsi sull'apprendimento e l'importanza di una formazione continua. (Entrambe le società vantano centri di formazione personali).

Non sono stati discorsi aperti ad un eventuale dibattito, non si è parlato di strade concrete e modi per iniziare la carriera con loro (Palomba ha subito detto che loro attingono personale dall'Accademia e hanno assunto dal 2005 ad oggi "ben" 235 ufficiali di coperta e 198 di macchine): è stato solo una vetrina dove sono comparsi Congiu e Palomba, così bravi, da ricoprire oggi cariche così importanti.

"Mi raccomando - ha detto la dirigente dell'Istituto Nautico - dobbiamo fare tanta alternanza scuola/lavoro".

L'Accademia, si sa, può ospitare solo un certo numero e previo concorso di candidati ai corsi ben strutturati. Ma gli interventi migliori sono stati quelli di Eugenio Massolo, presidente Accademia Marina Mercantile e Carlo Podenzana Bonvino.

Il primo si è "venduto" l'unificazione tra esame ITS e esame abilitante in Capitaneria.

Il secondo addirittura ha parlato di laurea breve professionalizzante in scienze nautiche così strutturata: prima parte degli studi in università, seconda parte in accademia e la terza parte prevede gli imbarchi (4 mesi). Il tutto con la speranza che parta già dal 2017.

L'Accademia dunque è dentro al percorso universitario...

Ottimo invece l'intervento di Giovanni Lettich, presidente Collegio Capitani che ha parlato di formazione obbligatoria evidenziando due aspetti.

1) cosa si intende per formazione: non è certo quella della corsa contro il tempo per rinnovare le certificazioni già in possesso dei marittimi!

2) la formazione ha un costo notevole: quindi occorre stabilire chi si accollerà le spese della formazione (a questo proposito era uscito anche un articolo sul Secolo XIX)

Ad ogni modo il comandante Lettich è stato l'unico relatore vero e concreto che ha detto cose utili per i marittimi di oggi e di domani.

GIANNA CAMALICH  
(Tratto da Decio Lucano News)

## IL BATTESIMO DI "NINA VI"

# Una regina del mare donata agli allievi



Il viaggio inaugurale di "NINA VI", visibile alle spalle dei ragazzi del Nautico San Giorgio

Il 22 ottobre scorso, presso l'ITN San Giorgio a Genova, nell'ambito delle celebrazioni per i 200 anni dell'istruzione nautica, è stato festeggiato il conseguimento del certificato di sicurezza per la navigazione e il battesimo di "NINA VI", la bellissima imbarcazione a vela donata all'Istituto dal sig. Taverna.

Si tratta di un "Classic Yacht" uscito dai prestigiosi cantieri Sangermani di Lavagna nel 1960, che misura 16 metri di lunghezza, disegnato dall'architetto americano Philip Rhodes.

"NINA VI" vanta un glorioso passato come vincitore per ben due edizioni della Regata Giraglia. Affidato alle sapienti mani degli Allievi "costruttori navali" che in un anno di lavoro l'hanno curato e rimesso a nuovo, come in un vero cantiere sotto la guida dei docenti, rappresenterà la scuola in occasione di manifestazioni a carattere marinairesco, sportive e culturali.

Ai ragazzi che si sono appassionati a questa opera è stata sapientemente affidata la giornata di incontro dedicata a "NINA VI": accoglienza degli ospiti, interventi in sala, battesimo e viaggio inaugurale a bordo.

I convenuti sono forse rimasti sorpresi nel trovare l'aula magna della scuola piena di ragazzi, già dal primo mattino di un giorno non scolastico. Questo si chiama orgoglio di appartenere a una scuola, o meglio a un equipaggio.

## L'agenzia Ship & Crew Services Sportello del Marittimo

L'Agenzia Marittima SCS, operante da oltre un decennio nel settore del diporto, a seguito dell'introduzione di normative internazionali sempre più rigorose e finalizzate alla regolamentazione del lavoro marittimo (MLC), ha creato lo SPORTELLO DEL MARITTIMO, un servizio di assistenza innovativo che offre soluzioni personalizzate per gli operatori del settore.

**A chi?**

Dedicato ai marittimi italiani, impiegati specialmente nel settore del diporto, che intendono aggiornare la propria documentazione professionale.

**A cosa serve?**

Ottimizzazione dello scadenziario dei certificati IMO STCW95 e dell'Allegato A. Gestione delle prenotazioni dei corsi ai sensi MLC. Tempestivo aggiornamento su leggi e normative nazionali ed internazionali.

**Come funziona?**

È prevista un'iscrizione annuale (quota 150€) che dà diritto alla registrazione sul portale [www.shipandcrew.it/crewing](http://www.shipandcrew.it/crewing) ed alla creazione di un profilo dove accedere alla propria documentazione professionale archiviata.



Ad ogni certificato in scadenza, l'utente riceverà un messaggio con un preavviso di 60gg.

Contestualmente saranno fornite le informazioni e le indicazioni sulle modalità per il rinnovo, comprese quelle relative al centro di formazione disponibile e più comodo per frequentare i corsi.

Verrà inoltrata periodicamente informativa sulle novità normative.

**Perché iscriversi?**

Per migliorare la propria competitività nel mercato del lavoro.

Servizi aggiuntivi a pagamento (tariffa speciale per abbonati 100€ cad. + spese per corriere e diritti che variano a seconda della bandiera):

- Rinnovo certificato IMO STCW 95 presso tutti i compartimenti di iscrizione d'Italia.
- Rinnovo certificato GM-DSS presso Ministero Comunicazione.
- Endorsement dei certificati IMO/GMDSS da e per tutti i principali registri.

**Sconto del 20% per i soci del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. con tessera in corso di validità**

DALL'ANDREA DORIA ALLA COSTA CONCORDIA: GIUSTIZIA SOMMARI O INTERESSATA

# Ardua impresa difendere l'onore dei marittimi italiani



Il com.te Pietro Calamai

Qualche sera fa, in TV, ho visto il bellissimo programma dedicato all'affondamento della Andrea Doria. Confesso che vedere quello scafo stupendo, il comandante Calamai, i ben ricostruiti momenti prima della collisione con lo Stockholm e l'agonia della nave fino all'affondamento, mi ha profondamente emozionato.

Il programma, oltre a raccontare i fatti in modo davvero chiaro ed esauritivo, ha finalmente riconosciuto l'immensa ingiustizia subita dal comandante Calamai, ripristinato la verità sulle responsabilità della collisione e messo in luce le capacità e il coraggio dell'equipaggio. Ma soprattutto ha reso ben evidente che gli interessi economici riescono a condizionare anche la verità, passando sopra all'onore e la vita stessa delle persone.

Io avevo letto due libri sull'affondamento della Andrea Doria e, onestamente, avevo già ben chiaro quello che era successo quella notte. La novità che ho appreso vedendo il programma è stata la relazione del ministero, mai esibita prima di oggi, che dimostrava l'assoluta innocenza di Calamai.

C'è stato però anche un aspetto che mi ha indignato e che, a mio avviso, continua a ripetersi; mi riferisco alla totale incapacità delle nostre autorità a riconoscere il valore dei nostri marittimi.

Qualcuno potrebbe osservare che anche il comandante Schettino è un marittimo italiano e che il suo comportamento non fa certo onore alla nostra marineria. I due casi sono difficilmente avvicinati. Certo, Schettino si è reso responsabile di gravi violazioni delle norme di legge e della buona pratica che regolano la navigazione, e si è dimostrato totalmente privo di senso di responsabilità (la vita di oltre 4000 persone dipendevano dalle sue decisioni). Io, che ho letto tutti gli atti del processo e le sentenze, lo ritengo l'unico responsabile dell'incidente (anche se alcune

lificate risposta della maggior parte dell'equipaggio, la perdita di vite umane avrebbe potuto essere ben maggiore.

I nostri giudici, quest'anno, sono stati d'accordo con il parere dell'agente marittimo filippino Magsaysay che ha fornito i marittimi filippini, ma voleva anche mostrare apprezzamento per il coraggio degli altri, che l'azione professionale e degna di onore dei marittimi, quella notte, debba essere pubblicamente riconosciuta.

Questa decisione fu criticata da alcuni lettori (evidentemente poco informati), ai quali la rivista diede questa risposta: "La decisione della LLOYD'S List di rendere omaggio al coraggio e professionalità della maggioranza dell'equipaggio del Costa Concordia dimostrato durante il tragico incidente di Gennaio sarebbe stata controversa. Ma noi riteniamo fosse una decisione necessaria".

Chi avesse letto gli atti del processo avrebbe scoperto che, malgrado il panico di buona parte dei passeggeri ed il pesante sbandamento della

nave, tutti gli ufficiali di coperta, inclusi gli allievi, i nostromi ed i marinai, hanno fatto l'impossibile per mettere a mare le lance di salvataggio (soltanto 3 sono rimaste bloccate a causa dell'eccessivo sbandamento). Avrebbero scoperto che alcuni ufficiali hanno lasciato ad altri il compito di capo lancia per effettuare personalmente lo sbraccio e l'ammaino delle lance e la messa a mare delle zattere di salvataggio; che un ufficiale caduto in mare durante l'operazione di ammaino, è risalito sulla zattera, imbarcato i passeggeri e rimasto a bordo; che il comandante in seconda, dopo l'abbandono della lancia da parte del comandante e degli altri ufficiali, è ritornato sui suoi passi per dare un ultimo ordine agli ufficiali addetti all'ammaino; che alcuni ufficiali, compresa la gravità della situazione hanno messo a mare alcune lance poco prima che venisse ordinato l'abbandono nave; che alcuni ufficiali che si trovavano sul lato destro della nave hanno dovuto tuffarsi in mare per salvare la propria vita,

mentre altri si sono salvati saltando sulla lancia che si trovava sotto bordo; che gli ufficiali e membri dell'equipaggio che si trovavano sul lato sinistro hanno dato conforto ai passeggeri e contribuito alle operazioni di soccorso.

A leggere gli atti del processo, si scopre che tutti gli ufficiali e sottufficiali di macchina, oltre al controllo di tutto l'apparato motore per verificare l'entità del danno, isolare i compartimenti e tentare di azionare i mezzi di esaurimento, sono rimasti al loro posto sino a quando l'acqua è arrivata al ponte zero e lo sbandamento intorno ai 10 - 15 gradi. Si legge che il direttore di macchina, esausto, ordinava al terzo macchinista, che lo stava sorreggendo, di correre alle lance e mettersi in salvo, ma il terzo rimaneva al suo fianco; si scopre che non pochi ufficiali e sottufficiali lasciavano il proprio posto in lancia ai passeggeri.

Sempre dagli atti del processo si apprende che alcuni ufficiali della sezione hotel e sanitaria, nonostante i compiti

di emergenza prevedessero di abbandonare la nave sulle zattere, sono rimasti a bordo sino al semi affondamento della nave. E chi avesse letto gli atti, sarebbe, come me, molto meno convinto che lo stesso Schettino abbia vigliaccamente abbandonato la nave (io non lo credo proprio).

Su questa vicenda io ho scritto un libro, ma sembra che l'argomento non interessi. Del resto, a chi dovrebbe interessare? Si sa bene che i marittimi non votano e il loro peso politico, nella società italiana, è vicino allo zero. Ci sono però i collegi e le associazioni degli ufficiali di bordo. Ad essi mi rivolgo. Credo che restituire l'onore ai marittimi italiani che erano imbarcati sulla Costa Concordia sia un passo importante per il riconoscimento e la difesa della professionalità dei Capitani di coperta e di macchina in altri ambiti.

(NB: se a qualcuno interessa, faccio presente che non voglio danari per fornire il libro).

Cap. Mauro Castagnola



Il transatlantico "Andrea Doria"

LE FIGLIE DI CALAMAI AL COLLEGIO NEL 2006

## Genova dedicherà una via agli eroi dell'Andrea Doria



A Genova è stata accolta favorevolmente la proposta di intitolare una via o uno spazio importante all'equipaggio del transatlantico *Andrea Doria*, affondato nel 1956. Nel 60mo anniversario da quella tragedia, l'idea di celebrare il coraggio e umanità di quegli uomini è partita dalle figlie dell'ultimo comandante della nave Piero Calamai, che ne hanno parlato dalle pagine del *Il Secolo XIX*, lanciando un appello: "Genova, città dove l'*Andrea Doria* fu costruita, intitoli una via o una piazza al suo equipaggio... Quegli uomini portarono in salvo più di mille passeggeri e mai ricevettero un encomio, eppure furono tanti i gesti di eroismo".

Il Collegio Nazionale Capitani esprime pieno consenso a tale progetto, che risponde a un nodo della memoria ancora in parte irrisolto. Vorremmo ricordare quando Marina e Silvia Calamai vennero in visita nella sede della nostra associazione a Genova, nel 2006 (50° anniversario dal naufragio) e come in quell'anno parteciparono alla consegna del Premio *San Giorgio*. Pubblichiamo la foto di Marina Calamai alla cerimonia presso la sede dell'Autorità portuale genovese (con lei si vede Lorenzo Banchemo) e sotto si può leggere l'interessante articolo che venne scritto su "Vita e Mare", 10 anni fa.

LA MEMORIA DI UN COMANDANTE INGIUSTAMENTE DIMENTICATO

## Marina e Silvia Calamai al Collegio Nazionale Capitani

Le figlie del comandante Piero Calamai sono arrivate in visita al Collegio Nazionale dei Capitani, invitate dal presidente comandante Giorgio Blandina. Schive e sensibili, tanto da non voler essere nemmeno fotografate, hanno accettato l'invito portando con sé un po' dell'aura paterna: in punta di piedi, quasi a voler sottolineare la loro intenzione di non voler disturbare nessuno, di non voler riaccendere antiche polemiche e dissapori. A conoscerle si tocca con mano il loro innato rispetto per il modo in cui il padre volle vivere l'ultima parte della sua vita, cioè in silenzio, lontano dai riflettori, dopo essere stato fin troppo esposto sulla ribalta internazionale, finendo sacrificato in nome di interessi economici più grandi di lui.

L'occasione della visita al Collegio nazionale dei Capitani è nata grazie al Premio San Giorgio, l'appuntamento che ogni

anno il Collegio organizza a Genova. Nel corso della manifestazione non solo vengono premiati gli allievi più meritevoli dell'Istituto Nautico, ma soprattutto viene consegnato un importante riconoscimento a una personalità scelta nel mondo dello shipping, che meglio rappresenti Genova nel mondo. Quest'anno in particolare Marina e Silvia Calamai hanno accettato di consegnare personalmente la targa a Lorenzo Banchemo; aver ottenuto il loro consenso rappresenta un vero onore per il Collegio nazionale dei Capitani.

Mentre gli svedesi difesero incondizionatamente il comandante dello Stockholm, il nostro paese, almeno quello ufficiale, mise da parte Piero Calamai, che fu collocato in pensione per raggiunti limiti di età dalla società Italia di navigazione. Per 16 lunghi anni egli visse senza più guardare il mare.

"In famiglia - ricordano le figlie - non affrontò mai l'argomento: non fece mai parola di cosa accadde quel giorno, il 25 luglio 1956. Destino volle che uno dei fratelli, ufficiale della Marina militare, forse l'unico con cui nostro padre si confidava, perché uomo di mare come lui, scomparisse per sempre con la sua barca a vela, proprio un anno dopo l'accaduto, senza lasciare più tracce di sé. Ma anche in pubblico nostro padre non parlava volentieri: l'unica intervista che concesse fu quella a favore dell'equipaggio. Tra l'altro fu la stessa società Italia a imporgli il silenzio." In realtà l'equipaggio dell'*Andrea Doria* si comportò in modo impeccabile: "Alcuni di loro - sotto linea Marina Calamai - avrebbero meritato un encomio solenne, perché rischiarono la vita per tenere a galla la nave, ma questo riconoscimento purtroppo, dopo essere stato annunciato, non arri-

vò mai. La verità sui risultati dell'inchiesta - continua - venne alla luce da subito, ma a conoscerla furono solo i tecnici, gli addetti ai lavori, non la gente comune, che continuò a riconoscere il nome di nostro padre quale unico responsabile dell'affondamento dell'*Andrea Doria*. Solo oggi, grazie a diversi studi sfociati in pubblicazioni recenti, è stata fatta giustizia su quei fatti."

Ma in quegli anni uno dei pochi atti di solidarietà, certo il più eclatante, nei confronti del comandante Calamai venne dai portuali genovesi. Quando a riprendersi lo Stockholm, completamente ricostruito nei bacini sotto la Lanterna, la compagnia armatrice svedese espresse la volontà di inviare il comandante artefice del disastro, i portuali genovesi si ribellarono minacciando di non permettere alla nave di uscire dal porto: non rimase che rispettare la loro voce.

BETTINA ARCURI

# SEDI DEL COLLEGIO CAPITANI

**COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M. GENOVA** 16124 (GE) - Vico dell'Agnello, 2/28  
tel: +39 010.2472746 - cell: +39 380.1237121  
fax: +39 010.2472630  
e-mail: [info@collegionazionalecapitani.it](mailto:info@collegionazionalecapitani.it)  
web: [www.collegionazionalecapitani.it](http://www.collegionazionalecapitani.it)

**NAPOLI** 80133 (NA) C.L.C. Antonio d'Agostino  
Piazzale Immacolatella Vecchia s.n.c.  
tel: 081.202102 - cell: cell. 342 0391593  
e-mail: [collegio.napoli@gmail.com](mailto:collegio.napoli@gmail.com)

**ANCONA** 60121 (AN) - Com.te Mauro Menghini  
C/o Istituto Nautico - Lungo Mare L. Vanvitelli 76  
cell: 3331295798/392.8148630  
e-mail: [capopilotancona@virgilio.it](mailto:capopilotancona@virgilio.it)

**AUGUSTA** 96011 (SR) - Bartolomeo Trovato  
c/o Stella Maris - Via Principe Umberto 129  
tel: 0931983597 - cell: 3382298959  
e-mail: [csbart@libero.it](mailto:csbart@libero.it)

**BARI** 70126 (BA) - Prof. Gaetano Scattarelli  
Via Caldarola 26/B  
tel: 080.5531389 - cell: 338.3267465

**BARLETTA - ANDRIA - TRANI e MOLFETTA** - Cap. Sante Grande  
Trani 76125 BT - tel: +39 3478872403  
e-mail: [info@collegiocapitanimolfettabat.it](mailto:info@collegiocapitanimolfettabat.it)  
web site: [www.collegiocapitanimolfettabat.it](http://www.collegiocapitanimolfettabat.it)

**BRINDISI** 72100 (BR) - Cap. Freg. Cafaro Comm. Vincenzo  
Via Spalato 12  
tel: 0831. 590198 - cell: 347.4877176  
e-mail: [abelecarruezzo@libero.it](mailto:abelecarruezzo@libero.it)

**CAGLIARI** 09123 (CA)  
coordinatore per la Sardegna e capo delegazione di Cagliari  
C.A. (C.P.) r. Nicola Silenti - Via Carbonazzi 10  
tel: 070667602 - cell: 368.605983  
e-mail: [collegiocapitani.ca@tiscali.it](mailto:collegiocapitani.ca@tiscali.it)

**CARLOFORTE** 09014 (CA) - Com.te Cosimo Cesarale  
Via Aldo Moro 3 - tel: 0781.854183  
e-mail: [mimmo\\_cesarale@yahoo.it](mailto:mimmo_cesarale@yahoo.it)

**CASTELLAMMARE DI STABIA** 80053 (NA) C.S.L.C. Roberto Esposito Sansone  
Porto Davide - Banchina Marinella - tel: 081 8715410 - cell: 3380679676  
e-mail: [collegio.stabia@gmail.com](mailto:collegio.stabia@gmail.com)

**CATANIA** 95126 (CT) - Com.te Alfredo Cucinotta  
c/o Istituto Tec. Nautico - Via Artale Alagona 99  
cell: 348.5118712  
e-mail: [alcuci@tiscali.it](mailto:alcuci@tiscali.it)

**CIVITAVECCHIA** - Cap. Roberto Zecchina  
C/O Agenzia Marittima Cambiaso e Risso  
Calata Laurenti snc - ex stazione marittima int. porto  
cell. 335 5383074 - Tel. 0766 5088201  
email: [roberto.zecchina@cambiasorisso.com](mailto:roberto.zecchina@cambiasorisso.com)

**COMUNI VESUVIANI** - Asp. C.L.C. Rosamaria PAOLILLO  
Via Cesare Battisti 11 - 80059 Torre del Greco (NA)  
cell.: 335 6643717  
mail.: [collegio.torredelgreco@gmail.com](mailto:collegio.torredelgreco@gmail.com)

**CROTONE (KR)** - Cap. Girolamo Parretta  
Via Lucifero, 5 - 88900 Crotone  
e-mail: [collegio.crotone@gmail.com](mailto:collegio.crotone@gmail.com)

**FIUMICINO (RM)** - Com.te Pietro Martucci  
Via Achemenide, 67 - 000133 Roma RM  
tel. 0773 511062 - cell. 338 2083196/ 3487324850  
email: [piemt@tin.it](mailto:piemt@tin.it)

**GAETA - TERRACINA** - Club Nautico  
Piazza Carlo III - 04024 Gaeta  
C.L.C. Salvatore Cienzo - cell: 328.3133656  
e-mail: [salvatorecienzo@msn.com](mailto:salvatorecienzo@msn.com)

**GIULIANOVA - GROTTAMARE**  
Regione Abruzzo - Cap. Marino Brandimarte  
Via S. Botticelli 24 - 63066 Grottamare AP  
tel: 0735 566730 - cell: 392 4198040  
e-mail: [marinobrandimarte@gmail.com](mailto:marinobrandimarte@gmail.com)

**IMPERIA** Com.te Valter Veglio Via Angeli Custodi 63  
18019 Vallecrosia IM - tel: 0184 295495 - cell. 333 8560760  
email: [valter.veglia@alice.it](mailto:valter.veglia@alice.it)

**ISOLA D'ISCHIA** Coordinatore Isola d'Ischia C.S.M. Gennaro Minicucci  
Via delle Terme 49/m - 80077 Ischia  
tel: 081.983758 - cell.; 339.2926022  
Delegato Isola d'Ischia: C.L.C. Massimo Mendella  
Via Cristoforo Colombo 53 - 80076 Lacco Ameno  
tel: 081.980767 - cell. 331 9357859  
mail.: [collegio.ischia@gmail.com](mailto:collegio.ischia@gmail.com)

**ISOLA D'ELBA** - Com.te Roberto Vitiello  
Viale Elba 75 - 57037 Porto Ferraio (LI)  
tel: 0565.977821 - cell: 347.3300905  
e-mail: [collegiocapitanielba@yahoo.it](mailto:collegiocapitanielba@yahoo.it)

**LA SPEZIA** - contattare la sede di Genova

**LICATA** 92027 (AG) - Com.te Alessandro Bifarelli  
Via Montesanto 60 - cell: 338.7649945  
e-mail: [chiefmate.ale@libero.it](mailto:chiefmate.ale@libero.it)

**LIVORNO** 57127 (LI) - com.te Salvatore Vasta  
Via Montebello, 144 - tel. 0586.809386 - cell. 348.3805312  
email: [salvatore-vasta@alice.it](mailto:salvatore-vasta@alice.it)

**MANFREDONIA** - Cap. Matteo Riccardi c/o Ag. Mar. GALLI  
C.so Manfredi 6 - 71043 Manfredonia - tel: 0884.582520 - cell: 342.1040468  
e-mail: [capt.mriccardi@hotmail.it](mailto:capt.mriccardi@hotmail.it)

**MARSALA - MAZARA DEL VALLO** - Cap. Gregorio Saladino  
Via Nino Bixio 26 - 91026 Mazara del Vallo TP  
cell: 329 8398338  
email: [saladinogregorio@hotmail.it](mailto:saladinogregorio@hotmail.it)

**MARTINSICURO** - cap. Marino Brandimarte  
Via s. Botticelli 24 - 63066 Grottamare (AP)  
tel: 0735.566730 - cell: 392.4198040  
e-mail: [marinobrandimarte@gmail.com](mailto:marinobrandimarte@gmail.com)

**MESSINA** 98122 - (ME) - Cap. Edoardo Ardizzone  
Via Romagnosi 14 - tel: 090.43688 - cell: 328.2082154  
e-mail: [edoardoardizzone@quipo.it](mailto:edoardoardizzone@quipo.it)

**MONTE DI PROCIDA** 80070 (NA)  
Sede: Via Pedecone IV TR 80  
C.L.C. Mazzella di Regnella Giovanni - cell: 338.7314620  
e-mail: [mazzelladiregnella@alice.it](mailto:mazzelladiregnella@alice.it)

**PALERMO**  
D.M. Giovanni Basile  
Piazza Generale Turba 76 - 90129 Palermo (PA)  
tel: 091.6572163 - cell: 320.1579109  
e-mail: [basile53@gmail.com](mailto:basile53@gmail.com)

**PIOMBINO** 57025 Piombino (LI) - Com.te Salvatore Savarese  
Via Piero Gobetti 8/C - M.P. +39 368 427322  
Home: +39 0565 225443  
e-mail: [collegiocapitanipiombino@gmail.com](mailto:collegiocapitanipiombino@gmail.com)

**PIZZO** 89812 (VV) -Com.te Giuseppe Tallo  
Via Nazionale Contrada Mazzotta  
cell. 339.3899961  
e-mail: [giuseppe.tallo@alice.it](mailto:giuseppe.tallo@alice.it)

**PORTO S. STEFANO - MONTE ARGENTARIO**  
D.M. Ivo Baffigi - Via Panoramica 233  
58011 Porto S. Stefano (GR)  
cell: 339.2920454 - 333.3246010  
e-mail: [ivobaffigi@alice.it](mailto:ivobaffigi@alice.it)

**POZZALLO** 97016 (RG) - Com.te Giuseppe Galifi  
Via Prol. G. Fava 8/8  
tel: 0932.958126 - cell: 339.8854238  
e-mail: [info@cncpozzallo.com](mailto:info@cncpozzallo.com)

**PROCIDA** 80079 (NA) - Com.te Ciro Arco De Candia - Via Roma 75  
tel: 081.810 1475 - cell: +39 334.1000903 - fax: 081. 976 1927  
e-mail: [collegio.procida@gmail.com](mailto:collegio.procida@gmail.com)

**RAVENNA** - Com.te Romeo Fabbretti  
Via Garibaldi 23 - 48023 Marina di Ravenna (RA)  
tel: 0544.531783 - cell: 338.9544420  
e-mail: [fabbronautica@msn.com](mailto:fabbronautica@msn.com)

**REGGIO CALABRIA** - Cap. Filippo Bellantoni  
Via R. Minasi, 27- 89058 Scilla - cell: 338.4869567  
e-mail: [collegio.rc@gmail.com](mailto:collegio.rc@gmail.com)

**RIPOSTO** 95018 (CT) - Com.te Giuseppe Bellalba  
Via Circumvallazione 24 pal. A  
cell. 3491236433 - mob: +39 377 2299 703  
e-mail: [giuseppe.bellalba@gmail.com](mailto:giuseppe.bellalba@gmail.com)

**ROMA** 00146 (RM) - Cap. Enrico G. Girauda  
c/o Istituto Tec. Nautico - Via Pingherle 201 - cell: 335 7426358  
e-mail: [e.girauda@libero.it](mailto:e.girauda@libero.it)

**SALERNO** Cap.no Achille De Domenico  
Tel.: 089/9956841 cell.: 347 0968922  
Molo Manfredi 33 interno porto - 84121 - Salerno  
e-mail.: [collegiocapitani.sal@gmail.com](mailto:collegiocapitani.sal@gmail.com)

**SAVONA** 17100 (SV) - com.te Francesco Ottonello  
Piazza Cavallotti 2 - cell: 349 4016165  
e-mail: [ottonello.f@gmail.com](mailto:ottonello.f@gmail.com)

**SIRACUSA**: rivolgersi temporaneamente alla delegazione di  
Augusta Cap. Bartolomeo Trovato  
tel: 0931.983597 - cell: 338.2298959  
e-mail: [csbart@libero.it](mailto:csbart@libero.it)

**PENISOLA SORRENTINA 80067 (NA)** - C.L.C. Esposito Salvatore  
Via Lamma, 10 Meta di Sorrento (NA)  
tel: 081.5322778 - cell: +39 360 38.20.14  
e-mail: [sal\\_esp@libero.it](mailto:sal_esp@libero.it)

**TARANTO** - Cap. Antonio CELLIE  
presso Ufficio Filt CGIL  
Via Porto Mercantile 1 Sporgete - 74100 Traranto  
e-mail: [collegio.taranto@gmail.com](mailto:collegio.taranto@gmail.com)

**TRAPANI** 91100 (TP)  
Capo delegazione Com.te Alberto Genovese  
c/o Universe Marine srl  
Via dell'Assunta 83 - 91100 Trapani  
tel./fax 0923 560885 - cell. 334 1959404  
email [univ.marine@teletu.it](mailto:univ.marine@teletu.it)

**TRIESTE** - Associazione che rappresenta il Collegio  
Collegio di Trieste dei Patentati C.L.C. e D.M.  
Via G. Mazzini 36  
tel/fax: 040 362364  
email [collegio69@collegioditrieste.191.it](mailto:collegio69@collegioditrieste.191.it)

**USTICA** -  
Rivolgersi temporaneamente  
alla sede di Palermo  
D.M. Giovanni Basile

**VENEZIA** 30123 (VE) - Com.te Paolo Costantini  
Stazione Marittima - S. Basilio Pal. 26  
cell: 328 6395566 - fax: 363355337401  
e-mail: [costantini.paolo52@libero.it](mailto:costantini.paolo52@libero.it)

**VIAREGGIO** 55049 (LU) - Cap. Prof. Luciano Ciomei  
Via Montramito 116/4  
tel: 0584.31702 - 0584.1840080 - cell: 328.0138065  
e-mail: [ciomei.lviareggio@gmail.com](mailto:ciomei.lviareggio@gmail.com)

**VILLA SAN GIOVANNI** 89018 (RC) - Com.te Rocco Luppino  
Via Panoramica dello Stretto 29  
cell: 333.6641242  
e-mail: [roccoluppino@hotmail.com](mailto:roccoluppino@hotmail.com)

**NETHERLANDS**  
Com.te Francesco Morici  
Gashouderstraat 3a  
3061 EH, Rotterdam, NETHERLANDS  
cell: 00310615822422

**TURKEY**  
Axel and Emil Boutros  
Ataturk blvd, Unsal bldg, first flor  
31200 Iskenderun - Turkey  
tel: 903266134567  
e-mail: [iskenderun@boutros.com.tr](mailto:iskenderun@boutros.com.tr)

**U.S.A.**  
Capt. Juan Carlos Verneti  
c/o Tecmarine, inc. 1313 Bamedale road  
woodbury, NJ 08096 - U.S.A.  
tel: 1-8562519249  
e-mail: [tecmarine@comcast.net](mailto:tecmarine@comcast.net)

**ASSOCIAZIONI ADERENTI**  
**ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE INTERNA (A.C.N.I.)**  
Piazzale Flaim 1- 29021 Verbania Intra (VB)  
cell: 347.5325119  
e-mail: [mids-vb-68@libero.it](mailto:mids-vb-68@libero.it)

**ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE LAGUNARE - VENEZIA**  
Presidente: Com.te Lorenzo Boscolo  
Stazione Marittima - San Basilio PAL. 26 - 30123 VENEZIA  
cell: 333.2198311

**CIRCOLO CAPITANI PROCIDA**  
tel: 081.8968817  
web: [www.circolocapitani.it](http://www.circolocapitani.it)

**CESMA**  
- Confederation of European shipmasters' Associations  
MUNTPLEIN 10  
NL-1012 WR AMSTERDAM  
THE NETHERLANDS

**ABBONATI SOSTENITORI A VITA E MARE**

**VITA E MARE**  
periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

La Redazione di «Vita e Mare», vista la notevole diffusione che il giornale del Collegio Capitani L.C. e M. va acquistando nell'ambito marittimo ma anche in spazi esterni alla Categoria, propone l'abbonamento per

**€ 30,00**

aperto a tutti i Lettori abbonamento sostenitore

Per i negozi convenzionati, le richieste d'Abbonamento, corredate da Cognome, Nome, Indirizzo e Codice d'Avviamento Postale possono essere fatte alla Redazione di «Vita e Mare» ovvero presso il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano, 16124 Genova, oppure direttamente sul C.C. Postale 391169, stesso indirizzo suindicato, con la chiara causale del versamento:

- ABBONAMENTO LETTORE
- ABBONAMENTO PER NEGOZIO CONVENZIONATO

**HARBOUR PILOTS GENOVA**

**CORPO PILOTI DEL PORTO DI GENOVA**

**AL SERVIZIO DELLO SHIPPING 24 ORE AL GIORNO CON QUALSIASI METEO**

**SEDI: MOLO GIANO TEL. 010.2461003-4-5 - FAX 010.2461114**  
**MULTEDO TEL. 010.6987542**  
**VOLTRI-TERMINAL TEL. 010.6135601**

**In ascolto continuativo VHF sui canali 10 - 12**

## MAXI MULTA A "PRINCESS CRUISE"

Una condanna a pagare 40 milioni di dollari per inquinamento marittimo intenzionale e tentativo di insabbiamento: la maxi multa è stata appena comminata alla compagnia di crociere statunitense *Princess Cruise Lines* (gruppo *Carnival*). L'accusa riguarda per lo più atti di discarica abusiva di olio contaminato, messi in atto sulla nave da crociera *Caribbean Princess*. La compagnia si è dichiarata colpevole e il patteggiamento è stato annunciato ai primi di dicembre dal procuratore generale John C. Cruden, del dipartimento di giustizia ambientale e risorse naturali, e dal procuratore Wifredo A. Ferrer per il distretto del Sud della Florida di Miami.

L'indagine del dicastero del governo federale statunitense è stata avviata dopo una segnalazione pervenuta alla Guardia costiera Usa dal *British Maritime and Coastguard Agency* (Mca) in cui si parlava di un ingegnere neoassunto che riferiva di una strategia illegale per scaricare rifiuti oleosi al largo della costa d'Inghilterra, sistema usato nell'agosto 2013 ma, come hanno rivelato le successive indagini, operativo fin dal 2005.

In quell'occasione venne appurato come, tramite lo scarico illegale e sistematico, si versarono fino a 4,227 litri di olio, a 23 miglia al largo delle coste inglesi.

Inoltre sono state scoperte altre due violazioni da parte della compagnia ad opera di altre quattro unità (*Star Princess*, *Grand Princess*, *Coral Princess* e *Golden Princess*). Le gravi irregolarità riguardano lo scarico delle acque di sentina.

Se la multa sarà approvata definitivamente dal tribunale, 10 milioni saranno destinati a progetti ambientali e un milione per progetti di riqualificazione marina nelle acque del Regno Unito.

## CANALE DI SUEZ IN CALO

Nei primi dieci mesi del 2016 nel canale egiziano sono transitate 14.053 navi, con una contrazione del 3,8% rispetto allo stesso periodo del 2015.

A calare vistosamente sono state soprattutto le tanker, che a Ottobre 2016 hanno subito una diminuzione del 10%, mentre le altre tipologie hanno segnato - 1,9%. È calato anche il volume complessivo delle merci imbarcate sulle navi in transito, che è risultato pari a 67,9 milioni di tonnellate (-1,1%), di cui 34,4 milioni di tonnellate imbarcate sulle navi transitate nella direzione nord-sud (+0,7%) e 33,6 milioni di tonnellate sulle navi transitate nella direzione opposta (-2,8%). Globalmente i carichi costituiti da petrolio e prodotti petroliferi sono ammontati a 15,8 milioni di tonnellate (+1,0%), mentre le altre tipologie di carico si sono attestate a 52,1 milioni di tonnellate (-1,7%) di cui 36,4 milioni di carichi in container (+4,9%)

## PATTO COSTA-MEDOV

Una singola agenzia marittima che coordini una rete di sub-agenzie per il mercato crocieristico: sta per essere firmato l'accordo per la costituzione di una joint venture tra l'agente genovese Medov e Costa Crociere. Medov è agente di Costa Crociere nei porti di Venezia e Civitavecchia e a breve dovrebbe aggiungere anche Livorno. È stato socio della compagnia genovese durante l'operazione di recupero della Costa Concordia dall'Isola del Giglio, tra il 2012 e il 2014. Gli agenti marittimi di Costa Crociere in Italia sono: Cambiaso e Riso a Napoli, Giuliana Bunkeraggi a Trieste, Morgini a Bari, Cincotta in Sardegna, Medov a Civitavecchia e Venezia, Tagliavia a Palermo, La Mercantile a La Spezia, Trumpy a Livorno, Saidelli a Savona.

La nuova società, che si chiama *Costamed Ship Services*, svolgerà servizi di agenzia marittima per le navi della compagnia genovese e quelle della controllata tedesca Aida Kreuzfahrten.

## DIRITTO DI CABOTAGGIO

Nel timore che alcuni armatori extra comunitari abbiano goduto abusivamente del diritto di cabotaggio, secondo il Regolamento CE n. 3577/1992 riservato alle navi di bandiera comunitaria, utilizzando navi formalmente con bandiera UE, ma in realtà gestite al di fuori dell'Unione Europea, Confitarma ha richiesto l'intervento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a tutela della marina mercantile italiana.

Tale intervento si è tradotto in una bozza di decreto che, al fine di

verificare la natura genuinamente comunitaria delle navi impiegate in traffici di cabotaggio, richiede la sottoscrizione di una autocertificazione relativa alla identità del comandante, del proprietario, dell'organizzazione preposta alla gestione dell'International Safety Management, del soggetto responsabile della gestione tecnica e commerciale della nave.

Si vuole in tal modo evitare l'elusione delle norme in tema di cabotaggio e verificare che, indipendentemente dal dato formale della nazionalità della nave o della società proprietaria, le attività di gestione della nave siano effettivamente condotte dal territorio di uno Stato membro UE.

Il provvedimento ha formato oggetto di una comunicazione del ministero alla Commissione UE (DG Move) al fine di verificarne la compatibilità con il diritto comunitario.

## LA PIÙ GRANDE IN ADRIATICO

Il 15 dicembre ha attraccato al molo VII del porto di Trieste la "MSC Paloma", nave da 14mila Teu, la più grande che sia mai entrata nel Mare Adriatico. Il record precedente, sempre con ormeggio sulle banchine gestite da Trieste Marine Terminal, apparteneva alla MSC Luciana con una capacità di 11.660 Teu, seguita da altre navi gemelle dopo il suo arrivo nei primi giorni di gennaio.

Costruita nel 2010 dal cantiere coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., la MSC Paloma misura oltre 365 metri di lunghezza per poco più di 51 di larghezza.

Il molo VII, grazie ai fondali naturali da 18 metri di profondità, è oggi l'unico dell'Adriatico in grado di ormeggiare in contemporanea due meganavi oceaniche.

## MEDPORT FORUM

Il 5 dicembre, a Marsiglia, i tre soggetti capofila di Intermed, alleanza dei porti del Mediterraneo formata da Genova, Marsiglia e Barcellona, hanno riunito i rappresentanti di 25 scali portuali nel primo "Forum dei porti del Mediterraneo", realizzato in collaborazione con il segretariato dell'Unione per il Mediterraneo, al fine di potenziare la cooperazione tra gli scali.

Tra i temi su cui i porti del Mediterraneo cercheranno di migliorare la cooperazione: sicurezza, protezione dell'ambiente, rotte alternative per il Sud. Secondo i relatori, in un momento in cui il traffico di container nel Mediterraneo ha visto una crescita maggiore rispetto ai porti del Nord Europa, l'incontro di Marsiglia è stata l'occasione giusta per discutere su come dare impulso al riequilibrio del commercio del mercato. Il Forum Medport mira anche alla creazione di nuove rotte di trasporto marittimo nel cuore del Mediterraneo, che si completino con strade efficienti verso l'interno. Obiettivo finale la costruzione di una comunità economica capace di rispondere alle sfide della logistica globale.

## MARE DI ROSS PROTETTO

La più grande riserva naturale al mondo sarà un parco marino: è appena stato creato nel Mare di Ross, in Antartide. Dopo cinque anni di dibattiti e negoziati, un milione e mezzo di chilometri quadrati di questo mare (un'area pari a Gran Bretagna, Francia e Germania insieme) saranno protetti da sfruttamento e navigazioni sconcordate, a partire da Dicembre 2017, per i prossimi 35 anni. Una vasta area (pari ai territori combinati di Spagna e Francia) sarà interdetta alla pesca con un divieto assoluto.

L'accordo è stato siglato il 28 Ottobre scorso in Australia, da 24 Paesi e dall'Unione Europea, dopo che è caduto il veto russo.

Mosca ha ottenuto una riduzione della durata dell'intesa, dai 50 anni proposti inizialmente.

## 135 ANNI BEN PORTATI

Il 6 novembre scorso l'Accademia Navale di Livorno, istituto di formazione degli ufficiali di Marina, ha compiuto 135 anni. Sorta dalla fusione delle due scuole di Napoli e di Genova ed erede delle tradizioni delle Repubbliche Marinare, l'Accademia Navale nasce nel 1881 su iniziativa del ministro della Marina pro tempore Benedetto Brin. Il primo Comandante dell'Accademia Navale fu il C.V. Andrea Del Santo, che assunse l'incarico il 16 ottobre 1881.

In questi 135 anni di vita, l'Accademia Navale ha formato oltre

10.300 Ufficiali dei Corsi Normali, oltre 31.300 Ufficiali dei Corsi Ausiliari e di Complemento, compresi quelli dei Corsi preliminari navali, 2.600 Ufficiali a Nomina Diretta,

La città di Livorno fu scelta per la sua posizione geografica, per la qualità dei collegamenti stradali e ferroviari, per la vicinanza della prestigiosa Università di Pisa e per la facilità d'accesso dal mare, sia per la conformazione della costa, sia per il clima.

L'Accademia Navale si estende su una superficie di 215.000 mq, con fronte a mare di circa 2 Km. Essa ospita annualmente circa 500 persone, tra Allievi Ufficiali ed Ufficiali frequentatori dei corsi integrativi e professionali.

## ETICHETTE MUTE

La vendita al dettaglio del pesce fresco in Italia è spesso accompagnata da irregolarità nell'etichettatura e dalla mancanza di informazioni che potrebbero aiutare i consumatori a compiere scelte sostenibili.

È quanto rivela il rapporto "Muta come un pesce", pubblicato oggi da Greenpeace Italia, in cui sono state analizzate le informazioni indicate su oltre 600 etichette esposte sui banchi del pesce fresco di più di 100 rivenditori italiani, suddivisi tra supermercati, peschierie e mercati rionali.

L'indagine a campione effettuata da Greenpeace in tredici regioni fotografa una situazione preoccupante: quasi l'80 per cento delle etichette esaminate non rispetta infatti appieno il regolamento europeo in vigore ormai da oltre due anni. Secondo le normative vigenti, in etichetta dovrebbe essere obbligatoria la presenza di informazioni come l'attrezzo di pesca utilizzato, l'esatta denominazione della zona o sottozona di cattura FAO, il nome scientifico e commerciale della specie e il metodo di produzione (pescato, allevato o pescato in acque dolci).

## La ricerca scientifica sui mari, in dirigibile

Il moderno dirigibile "Zeppelin" è stato utilizzato nelle ricerche dell'Istituto "Helmholtz" di Kiel, sui vortici marini e sul grande ruolo della meccanica oraria degli oceani, in collaborazione con l'Istituto "Leibnitz", che si occupa di ricerca scientifica sul Baltico (Warnemuende). Così la scorsa estate il dirigibile è stato sfruttato in un'area sud dell'isola di Bornholm per analizzare la struttura dei vortici (eddies) e l'impatto delle correnti marine e microorganismi. Il progetto è stato denominato "Clockwork Ocean" e per la prima volta gli scienziati si sono serviti di un dirigibile. Grazie a questo tipo di velivolo infatti, è possibile soffermarsi direttamente sopra i vortici e verificarne i movimenti, quindi coordinare le navi da ricerca.

I vortici in mare sono ancora poco conosciuti, anche se hanno grande impatto per la comprensione dell'insieme della cascata di energia in oceano, nel gioco complessivo di sole, vento ed acqua. Finora gli studi su questo campo con aerei e satelliti hanno dato scarsi risultati perché le forme circolari di queste correnti possono avere una colonna d'acqua dai 30 ai 40 metri e un diametro dai 100 metri fino a 10 km., spesso per la durata di alcune ore.

SILVIO MUSAP

## L'ECO DELLA STAMPA®

AGENZIA DI RITAGLI E INFORMAZIONI  
DA GIORNALI E RIVISTE Direttore I. Frugiuole

**ECOSTAMPA®**

**MEDIA MONITOR S.P.A.**

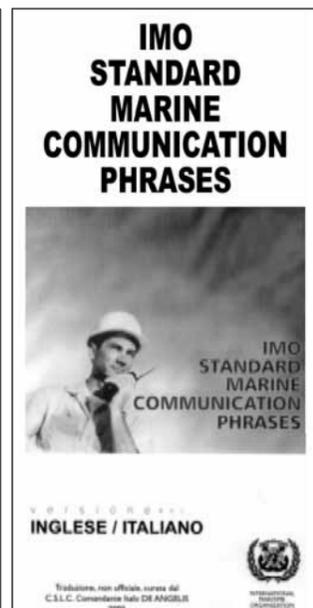
VIA G. COMPAGNONI 28 - 20129 MILANO  
TEL. 02.7481131 R.A. - FAX 02.748113444

CAS. POST. 12094

L'ECO DELLA STAMPA REG. STAMPA TRIB. MILANO N. 6660 DEL 30.9.1964



## I TESTI EDITI DAL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI DI L.C. E M.



## MOMENTI DECISIONALI SUL PONTE IN CASI EMERGENZA

# Quando la responsabilità passa dalla "guardia" al comandante

Un problema che ho avuto modo di fronteggiare durante la mia attività di responsabile della Sezione SMS del RINA e di consulente tecnico di parte nei tribunali, riguarda le modalità di trasferimento del comando dall'ufficiale capoguardia in plancia al comandante.

Per rendere meglio comprensibili le mie conclusioni, ricordo ciò che il Codice della navigazione stabilisce relativamente alla figura del comandante:

è la massima autorità di bordo, e tutte le persone a bordo sono soggette alla sua autorità; dirige la manovra e la navigazione e deve intervenire in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà;

deve decidere le azioni più opportune per la sicurezza della nave senza l'obbligo di chiedere il parere a chicchessia, es.: autorità, Compagnia (armatore o società di gestione, ecc.).

L'International Safety Management Code, stabilisce inoltre che la Compagnia debba, tra l'altro, assicurarsi che il comandante sia qualificato per il suo ruolo.

In altre parole, il comandante è la persona che, per competenza, esperienza, responsabilità assegnate, deve assicurare la sicurezza della nave e, a questo scopo, deve dare ordini e disposizioni.

Veniamo ora all'argomento che voglio trattare, ovvero il passaggio di comando dall'ufficiale di guardia al comandante. Come debba avvenire questo passaggio, è stabilito da norme di legge e norme di buona pratica marina (Bridge procedures guide).

La STCW, Sezione A-VIII/2-24.3 "Effettuazione della guardia" stabilisce: "L'ufficiale di guardia in plancia continua ad essere responsabile della sicura navigazione della nave, malgrado la presenza del comandante sul ponte, fino a quando informato specificatamente che il comandante ha assunto tale responsabilità e ciò è mutualmente compreso."

Le "Bridge Procedures Guide" stabiliscono: "L'ufficiale di guardia in plancia continua ad essere responsabile della guardia, malgrado la presenza del comandante in plancia, a meno che specificatamente informato che il comandante ha assunto tale responsabilità, e questo è mutualmente compreso."

Queste disposizioni sono normalmente seguite quando il trasferimento del comando al comandante è previsto e programmato.

Ci sono però situazioni che si creano improvvisamente e che possono costringere il comandante a intervenire sulla conduzione della nave. In queste circostanze, il comandante che si rende conto della necessità di intervenire rapidamente, si preoccupa prioritariamente della sicurezza della nave, senza troppo preoccuparsi degli aspetti formali.

Chi deve essere considerato responsabile della guardia, nel caso in cui il comandante dia un ordine senza avere comunicato agli altri componenti



Il ponte di comando di una moderna portacontainer, in uno scatto del capitano-fotografo Fabio Parisi

la guardia di avere preso lui il comando?

Per stabilirlo si può provare a ipotizzare una possibile reale situazione, e cioè che il comandante, in plancia per prendere un caffè, si accorga di una situazione di pericolo non rilevata dall'ufficiale di guardia, e dia un ordine al timoniere senza comunicare che prende lui il comando.

Che cosa pensate farà il timoniere e l'ufficiale di guardia? Certamente il timoniere eseguirà l'ordine e altrettanto certamente il capo guardia si guarderà bene dal contrastare l'ordine del comandante.

Le ragioni sono ovvie: per ragioni di gerarchia ma, soprattutto, perché il comandante, secondo la STCW, è la persona più esperta e competente di bordo e a lui devono rivolgersi gli ufficiali quando hanno un dubbio quindi, se dà un ordine, non esistono ragioni per dubitare che sia giusto e per non eseguirlo. In altre parole, il capo guardia e il timoniere riconoscono che il comandante ha di fatto preso il comando della plancia, anche se non ha pronunciato la fatidica frase "prendo io il comando".

Consideriamo un'altra possibile situazione. Ammettiamo cioè che il comandante, invece di dare un ordine secco consigli all'ufficiale di guardia una particolare manovra (ad esempio, "non le sembra il caso di dare 10 gradi a dritta?", oppure "non sarebbe preferibile mettere il timone a mano?") e ammettiamo che l'ufficiale non sia d'accordo.

Cosa dovrebbe fare l'ufficiale? Se non si è in presenza di un pericolo immediato, l'ufficiale dovrebbe manifestare le sue perplessità ed eseguire l'ordine solo se il comandante lo conferma (questa alternativa è però condizionata dallo stile manageriale del comandante, ma di questo parlerò in un altro articolo).

In presenza di un pericolo immediato (ad esempio: nave in rotta di collisione a breve distanza, oppure presenza in vicinanza di molte navi in manovra), si comprende che non è possibile perdere tempo prezioso in discussioni accademiche, e quindi l'ufficiale, per le ragioni che ho prima spiegato, dovrebbe seguire il consiglio del comandante e dare i 10 gradi a dritta.

Se a seguito di questi suggerimenti, dovesse verificarsi un incidente, a chi si dovrebbe attribuire la responsabilità? A mio avviso, solo al comandante

che, anche se non ha dato un ordine, col suo suggerimento ha indotto all'errore l'ufficiale di guardia. Il suo suggerimento deve pertanto essere considerato alla stregua di un ordine e, per le ragioni prima esposte deve essere considerato responsabile della conduzione della nave, anche se non ha fatto precedere la presa del comando dall'ordine "prendo il comando".

In conclusione, tutte le volte che, in qualsiasi modo, il comandante interferisce sulla conduzione della nave, diventa il responsabile della guardia, indipendentemente dal fatto che pronunci o meno la fatidica frase "prendo il comando".

CAP. MAURO CASTAGNOLA

## LONDRA - DIBATTITO SULLA RESPONSABILITÀ GIURIDICA A BORDO

# Nell'era digitale sotto tiro il ruolo del "numero 1"

I comandanti sulle navi sono da considerarsi talvolta alla stregua di "ostaggi legalizzati"? La posizione giuridica di questa figura professionale è stata oggetto del dibattito organizzato quest'anno da London Shipping Law Centre, Maritime Business Forum.

La domanda provocatoria dunque giunge da un prestigioso convegno, promosso da avvocati marittimisti, svoltosi il 26 ottobre scorso a Londra, intitolato "The Master Under Attack? Authority and Responsibility in an age of instant access", moderato dal cap. Kuba Szymanski, segretario generale di Inter-Manager.

Vittime talvolta di autentici procedimenti vessatori, schiacciati dal peso dei regolamenti la cui mole è sempre più in aumento, guidati nella gestione della nave dagli uffici di terra che ne limitano il potere decisionale, il ruolo del comandante è cambiato negli ultimi anni. La discussione ha affrontato in maniera molto pratica alcune delle nuove problematiche, sorte nell'era della comunicazione in tempo reale. Si profila la necessità di sostenere i comandanti, rafforzando la loro autorità e riducendone la passività. Prova ne sia che oggi, a dispetto dell'aumento di responsabilità, la loro posizione legale è molto vulnerabile, a livello globale.

Secondo i relatori, lo stesso ISM Code potrebbe rivelarsi espressione di questa tendenza a snaturare il ruolo del comandante a bordo. Il nuovo regolamento, spostando a

terra la responsabilità della spedizione, per certi versi avrebbe fallito i suoi obiettivi; com'è allo stato attuale non è di aiuto a rafforzare la sua autorità. La moderna tecnologia di comunicazione lega più strettamente la nave agli uffici armatoriali, ma non sempre comporta un vantaggio; sicuramente la figura del comandante andrebbe rivista e maggiormente protetta, visto che egli rimane il vero responsabile della spedizione.

Al 14mo incontro organizzato da LSLC, il dibattito è stato promosso da un ex marittimo, Mr. Michael Grey, council member dell'Associazione: "Lo status dei comandanti -ha detto- negli ultimi anni è cambiato: da un lato il loro potere decisionale è diminuito, ma dall'altro le loro responsabilità sono aumentate e ver-

tono spesso su questioni di cui non hanno nessun controllo... Così quando le autorità portuali locali, talvolta corrotte, fermano le navi, lo status del comandante può ridursi alla stregua di un ostaggio legalizzato..."

In un'epoca di comunicazioni istantanee tra la nave e gli uffici di terra, il ruolo del comandante è stato minato, così la sua capacità di risolvere i problemi nell'emergenza; schiacciato da mille regolamenti che ne disciplinano l'operato, sottoposto a interferenze esterne (ad esempio nelle operazioni di carico e stivaggio) che ignorano la necessità di gestire la nave sempre e solo in sicurezza.

Tutto questo potrebbe anche minare la volontà di intraprendere la carriera sul mare, scoraggiando e spaventando i giovani.

## Marittimi esclusi dalle votazioni ancora una volta

50.000 Italiani, lavoratori marittimi, sono stati esclusi dal voto per il referendum del 4 Dicembre 2016. Erano tanti quelli che in quella giornata si trovavano in navigazione a bordo di navi di bandiera Italiana e straniera, quindi impossibilitati a recarsi in un seggio elettorale. Vorremmo dal Governo, l'impegno di affrontare e risolvere il problema. Basterebbe un decreto LEGGE che regolamenti con una procedura standard il metodo di votazione. Trovate il sistema, copiate la procedura adottata da altri Stati Europei, ma garantite a questa categoria di lavoratori del mare, la possibilità di avvalersi di un loro diritto-dovere.

ROSARIO REALE



La **Federazione del Mare** riunisce le principali organizzazioni del settore ed è il **maritime cluster** dell'Italia: vuole dare rappresentanza unitaria al nostro mondo del mare, per sottolinearne il rilievo come fattore di **sviluppo** ed affermarne la **comunanza** di valori, di cultura e di interessi, che nasce da una medesima forte dimensione **internazionale**.

- **448 miliardi** di Euro (il 4% del PIL) il valore di beni e servizi prodotti nell'Unione europea dalle attività legate al mare, con **4,8 milioni** di occupati
- l'Italia è il primo stato d'Europa per commercio estero marittimo, con oltre **230 milioni** di tonnellate di merce importate ed esportate per mare
- le attività marittime italiane producono beni e servizi per **40 miliardi di Euro**, di cui **10 miliardi** esportati, e dedicano **14 miliardi** ad acquisti da altri settori e investimenti, fornendo occupazione a **480mila addetti nelle attività manifatturiere e terziarie**

[www.federazione-delmare.it](http://www.federazione-delmare.it)



## LA SVEGLIA ORA CHE RESTANO I COCCI

# Il lunghissimo sonno dei sindacati confederali

Nei giorni scorsi ho letto alcune dichiarazioni di esponenti del sindacato confederale. Erano del sig. Agostino Scalzi che si è presentato come un comandante di lungo corso dimenticandosi che quel titolo non esiste più (anche per la latitanza del sindacato che egli rappresenta) e del sig. Olivieri che ha partecipato a un incontro con l'amm. Meloni il 20 Ottobre scorso, insieme a una delegazione formata da tre senatori/trici della Repubblica e i rappresentanti del Coordinamento "3 Febbraio". Le dichiarazioni di Olivieri sono state riprese in un comunicato ufficiale della CGIL sul quotidiano *Il Secolo XIX* di Genova e sul *Medi Telegraph*. Il sindacato asseriva, durante il sopraccitato incontro e anche dopo, di rappresentare "altri marittimi" e per questo di non condividere la lotta delle diverse associazioni presenti nel variegato panorama italiano, alludendo alla manifestazione di carattere nazionale organizzata a Roma il 15 Novembre scorso.

Io sono molti anni che navigo su navi mercantili, sono anche molti anni che seguo, insieme ad altri professionisti, le amare vicissitudini della nostra certificazione. Non ho cariche in associazioni né cariche pubbliche, sono solo un marittimo esterrefatto. Non ho mai visto prese di posizioni o comunicati dei sindacati confederali circa l'argomento "CERTIFICAZIONI" e oggi vengono a dire che rappresentano "altri marittimi"... Così di istinto mi verrebbe da rispondere che forse rappresentano quei marittimi che in passato hanno lottato per il terzo piatto della mensa, oppure quelli che dopo un mese di imbarco si imboscano per lunghi mesi sotto la cassa marittima, oppure quei lavoratori (anche non marittimi) che, ripresi con video mentre rubavano, venivano riammessi al lavoro fino a sentenza esecutiva.

Nel 2015 insieme a Confitarma i sindacati hanno firmato un rinnovo semplicemente scandaloso dove venivano ricalcate al peggio tutte o quasi le voci lasciando fuori la categoria degli allievi, salvo firmare, poi, un altro accordo che relega i ragazzi usciti dai Nautici, o come queste scuole si chiamano oggi, alla stessa stregua di schiavi con paghe da fame (600 Euro nette, meno di due euro l'ora); ma non solo, in aggiunta anche paletti che non hanno senso e che fermano la loro reale preparazione a bordo.

Nel frattempo, durante il lungo sonno dei sindacati, gli istituti tecnici nautici non si chiamano più così e sono stati svuotati nelle ore e nelle materie tecniche! Negli ultimi 18 anni i sindacati hanno dimenticato, salvo prova contraria, di far attuare quei tavoli o osservatori sull'occupazione previsti dalla legge sul doppio registro 30/98. Per finire mi viene il dubbio che non sappiano nemmeno cosa sia successo in Italia nel settore scolastico e formativo dal 2000 in poi

(audit, procedure di infrazioni, a cui la nostra amministrazione è stata sottoposta) Hanno accettato che la nostra formazione non fosse più tracciabile, senza obiettare quasi che tutta l'italica istruzione fosse stata abusiva dal dopoguerra ad oggi!

Secondo me non sospettano che cosa accada nel resto di Europa. Sembra, signori sindacalisti, che la vostra azione sia solo e solamente mirata ad un problema, il corso direttivo che considerate iniquo, giustamente ma con riflessioni sbagliate e ignorate, o fate finta di non sapere, che con gli ultimi decreti e circolari molti certificati non verranno rinnovati: certificati di lavoratori del mare, MARITTIMI appunto,

tutti facenti parte della gente di mare. E ancora non vi preoccupate di chi ha navigato con mansioni inferiori a quelle descritte nel proprio certificato che verrà declassato: dopo aver fatto domanda e dichiarazione di rinuncia dell'abilitazione sostenuta, salvo dover sostenere un nuovo esame. Non sapete che nella vicina Francia se un marittimo non riesce a raggiungere la navigazione necessaria con un semplice corso di 5 giorni rientrerà nelle sue funzioni. Non sapete che cosa avviene in Spagna e nel Regno Unito, dove veramente esiste una disciplina del mare e i sindacati sanno qual è il loro ruolo.

UN MARITTIMO,  
ORMAI SUO MALGRADO

## UN CAPITANO DECISO A RIVOLGERSI AI GIUDICI

# Se il Ministero sbaglia perché devo pagare io?

Caro Ministero dei Trasporti, sono un marittimo mi chiamo Michele Russo vivo a Vico Equense prov. di Napoli (zona ricca di marittimi) e per la precisione sono un Direttore di Macchina con un regolare certificato IMO che tu mi hai rilasciato nel lontano 2009, con un regolare esame presso la Direzione Marittima di Reggio Calabria, studiando un programma che tu hai redatto. Oggi usando una scusa banale quale quella di un'ispezione avvenuta nel 2007 da parte dell'EMSA (agenzia marittima europea) mi hai detto che devo ritornare a scuola perché ho perso come di incanto la mia professionalità o per meglio dire Tu, in accordo con il ministero dell'Istruzione, non hai mai trasmesso un piano

studi all'EMSA e di conseguenza pretendi che io paghi per un tuo errore.

Ciò che più mi rende nervoso è il fatto che per un tuo errore io debba tornare a scuola, starci lì per due o tre mesi, e pagarmi tutto da me. Mi chiedo il perché... E' possibile che dopo anni gente come me che ha spostato navi di ogni stazza e apparato motore tutto di un botto non è più capace di fare nulla? E' possibile che frequentando questo corso denominato "Direttivo" la professionalità riappaia tutto un tratto come per magia? Oppure dobbiamo credere che la magia la facciano i soldi? A fumi vengono riversati in questi fantomatici "Centri di Addestramento" (guarda caso in merito all'ultimo aggiornamento inerente Manila 2010 ne sono nati tanti in Italia). E caso strano tu riconosci i soli titoli rilasciati in Italia presso quei centri, mentre quelli rilasciati in ambito europeo neanche li guardi ritenendoli "inutili"...

Ma come è possibile che solo tu capisci che l'Emsa ci manda a fare questi corsi direttivi e tu subito "obbedisci", mentre i corsi rilasciati in ambito europeo nemmeno li guardi, e sono molto diversi? Forse perché nel resto d'Europa non conoscono la magia dei soldi? Naturalmente hai già deciso che noi tutti dobbiamo tornare sui banchi di scuola e poco importa per chi ha problemi economici, mutui, prestiti, malattie... Hai già deciso i costi (ovvio), le ore, il programma, hai voltato le

spalle a chi per anni le tasse le ha pagate, rinunciando ai vari Natale, Pasqua, ferragosto e per non parlare di chi ha una famiglia e magari si è perso i primi passi del figlio, o quelli come me che non hanno potuto dire addio alla propria madre quando se n'è andata.

Poi non riesco a capire perché se io imbarco da Direttore di Macchina su una nave con apparato motore inferiore a 3000 kw io debba perdere il mio certificato IMO, cosa che solo tu al mondo ed in Europa hai fatto, traendo una tua conclusione che va contro la convenzione STCW. Neanche questo so spiegarlo. Oramai continuare a scrivere serve poco, scusami se in qualche passaggio ti ho offeso. In conclusione tu hai sbagliato ed io pago? Ne parleremo davanti a un giudice, un tribunale italiano o europeo e vedremo chi ha ragione. Scriverò anche all'EMSA e chiederò come mai per i titoli professionali la procedura di infrazione è stata aperta nei confronti dell'Italia, mentre nessuna infrazione è stata aperta in merito al fatto che tu non riconosci i titoli e certificati rilasciati in ambito europeo o sul fatto che tu abbia interpretato l'STCW a modo tuo. La presente lettera è stata scritta in rappresentanza del gruppo facebook "WE ARE ENGINEER" il più grande gruppo di ufficiali di macchina e Direttori di macchina in Italia e con l'approvazione del nostro amministratore DM Vincenzo Marsella.

MICHELE RUSSO

## VOGLIAMO AMMETTERE GLI ERRORI COMPIUTI?

## Il Nautico dei "conduttori" è solo una sciocchezza

Sono uscito dal Nautico di Messina nel 1983 con 60/60. Per 5 anni mi sono scioppato evolute metacentriche, momenti di stabilità con grandi angoli di sbandamento, calcoli di bilanci termici sia di turbo-navi che di impianti diesel-elettrici, calcoli dei profili alari delle eliche, effetti del timone, calcolo della riserva di stabilità, spostamento dei pesi per il disincaglio. Oggi, da un lato, si tromboneggia circa la necessità di aumentare le competenze con la globalizzazione, dall'altro si è de-specializzata l'unica scuola (il nautico) che ti dava una qualifica, degradandolo ad un anonimo professionale da cui esci né carne, né pesce, ed equiparandola a qualsiasi altro istituto. La preparazione specifica è affidata all'Accademia della Marina Mercantile, cui ora possono accedere per esempio i periti commerciali che non si capisce come possano acquisire le materie che io mi sono scioppato in 5 anni, in sole 500 ore (lo chiamano "allineamento").

Sembra che il mare possa accogliere tutti i disoccupati, ma già' era difficile imbarcarsi quando dal nautico si usciva allievo ufficiale con una preparazione universitaria, figuriamoci ora che queste carriere sono aperte a qualsiasi scuola che per altro non ti insegna più nulla di specifico. Inoltre, chi non riesce a entrare in Accademia, che trasforma in men che non si dica un boscaiolo in marittimo, come fa ad imbarcarsi? E perché frammentare i gradi di imbarco a seconda di ogni pezzetto di potenza-motore? Così anche un benzinaio o un meccanico (con tutto il rispetto) con qualche nozione di fisica e con qualche esame, può fare il Comandante o il Direttore di Macchina su una imbarcazione di 300 GT e 750 KW.

L'esperienza maturata in mare serve a prescindere se si comanda una chiatta o una petroliera. Le promettenti Scuole Superiori sono la naturale conseguenza

di una scuola che non insegna più nulla, essendo la preparazione da anni livellata al ribasso. E' lo stesso principio per cui sono state inventate le inutili lauree brevi: aumentare stipendiati che insegnano in un supposto Tempio del Sapere post-diploma ciò che prima si faceva meglio nei 5 anni di istituto superiore e distribuire

schizofrenicamente titoli di studio e professionali a generazioni di somari cresciuti con la convinzione di averne diritto per il solo fatto di esistere. L'altissimo grado di specializzazione marittima di cui si va cianciando oggi è solo il paravento gratuito di un immenso sciocchezzaio autoreferenziale.

ANGELO CATALANO

### 2016-2017 ASSICURAZIONE DEL TITOLO PROFESSIONALE E "DIFESA"

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. dal 1960 offre ai propri Soci l'opportunità di assicurare il titolo professionale (certificazione di abilitazione) dal rischio di sospensione e/o ritiro da parte dell'Autorità Marittima, più "difesa".

Possono assicurarsi:

"Tutti gli associati al Collegio nazionale Capitani di lungo corso e macchina, quali Comandanti, Direttori di Macchina, Ufficiali di coperta/macchina, Ufficiali di navigazione/ macchina in possesso di certificazione di abilitazione in base al quale sono imbarcati. Si precisa che possono essere associati al Collegio e quindi assicurati, anche i padroni Marittimi e i Meccanici navali e tutti gli associati al Collegio Nazionale Capitani di lungo corso e macchina in possesso della Patente nautica vela/ motore senza limiti e della patente nautica per navi da diporto imbarcati quali Comandanti, Direttori di Macchina, Ufficiali di Coperta, Ufficiali di Macchina, su imbarcazioni/navi a motore/ vela immatricolate in Italia o all'Estero, pari o superiori a dieci metri di lunghezza e munite di ruolo equipaggio, inclusi gli associati imbarcati su imbarcazioni adibite alla navigazione su acque interne italiane e svizzere".

Il soci prima di assicurarsi deve firmare i documenti di rito che dimostrano la sua conoscenza delle condizioni della polizza di assicurazione. La polizza può essere visionata presso le sedi di Genova e Napoli e in tutte le delegazioni sparse su tutto il territorio nazionale

PERIODO

Il periodo assicurativo è inteso a partire dal 19 Luglio 2016 al 18 Luglio 2017.

La somma dovuta, comprensiva di quota associativa annuale più quota assicurativa annuale è di Euro 250,00.

L'operazione può essere perfezionata presso le sedi compartimentali o le sedi delle delegazioni.

Questo vale, ovviamente, in qualunque parte del mondo la nave si trovi.

Per agevolarli, i Soci si possono assicurare come segue:

dal 18 Luglio 2016 al 18 Luglio 2017 quota assicurativa più quota associativa euro 250,00

dal 19 Novembre 2016 al 18 Luglio 2017 quota assicurativa più quota associativa euro 170,00

dal 19 Marzo 2017 al 18 Luglio 2017 quota assicurativa più quota associativa euro 120,00

Desideriamo ricordare ai Colleghi assicurati che:

«L'Assicurato è tenuto a comunicare tempestivamente al Collegio Capitani, per l'immediato inoltrare alla Società assicuratrice, qualsiasi evento dal quale possa derivare un procedimento contemplato da questa polizza...omissis...».

Pertanto deve essere considerato essenziale, la notifica al Collegio per iscritto del sinistro, incluso l'invio dell'estratto del giornale nautico riguardante il fatto, dell'eventuale altro materiale pertinente, del nome del P&I ed eventualmente quello dell'avvocato che ha seguito la pratica sul nascere.

Questo vale, ovviamente, in qualunque parte del mondo la nave si trovi.

Si propone il seguente documento dal titolo "Attivazione di denuncia di sinistro marittimo" da inviare alla segreteria del Collegio di Genova subito dopo un incidente, o presunto tale, a bordo:

#### PRO FORMA DI "ATTIVAZIONE DI DENUNCIA DI SINISTRO MARITTIMO"

Denuncia cautelativa, denuncia di sinistro marittimo; assicurato: cognome, nome, nato a, il, compartimento marittimo, matricola, titolo professionale, certificato IMO, funzioni a bordo, nome della nave, bandiera, nome dell'armatore, nome e dati P&I (Protecting and Indemnity Club) della nave; nome e tutti i dati dell'avvocato che difende i comandanti per conto dell'armatore; dichiarazioni dell'assicurato.

Allegati: estratto giornale nautico parte II, documenti inchiesta preliminare, citazioni, altre notizie o dichiarazioni dell'assicurato, fotocopia primo interrogatorio, eventuali altri documenti autorità, verbali dei giudici, foto, filmati; data e firma.

#### ATTENZIONE

Rammentiamo ai Colleghi Assicurati e a tutti gli altri interessati che la validità della polizza scade il 18 Luglio 2017.

Il pagamento può essere eseguito per Genova e Delegazioni sul c/c postale n. 00391169 intestato al Collegio.

Per Napoli e Delegazioni contattare i rispettivi numeri telefonici stampati su "Vita e Mare" - sedi del Collegio Capitani".

Gli interessati possono ottenere copia della polizza presso i suddetti indirizzi/numeri telefonici.

ATTENZIONE I "WHISTLE BLOWERS" HANNO TUTTO L'INTERESSE A INGUIAIARE CHI SGARRA

# Con la Marpol multe milionarie per gli scarichi inquinanti in mare

Le più importanti nazioni marittime mondiali hanno istituito il programma d'ispezione chiamato Port State Control per identificare ed eliminare dai loro porti le navi straniere sub-standard. Gli Stati Uniti, come gli altri paesi, prevedono un programma di Port State Control basato sulla verifica dei documenti di bordo e le ispezioni di attrezzature, sistemazioni, compartimenti e macchinari per verificare che la nave sia conforme a diverse convenzioni internazionali IMO tra cui la MARPOL. Mancanze riscontrate durante la visita di Port State Control possono portare a una notifica deficitaria amministrativa che qualora non fosse corretta impedisce alla nave di partire dal porto.

Queste note si limitano a trattare gli imprevisti, cui possono incorrere le navi straniere, per le violazioni delle leggi statunitensi adottate per la protezione dell'ambiente marino.

Negli Stati Uniti la MARPOL è stata incorporata nella legge federale APPS (Act to Prevent Pollution from Ship) che comprende i regolamenti da applicarsi alle navi nazionali e straniere. In pratica per le navi straniere sono gli stessi regolamenti contenuti nella MARPOL. La legge APPS indica anche le conseguenze civili e penali cui possono incorrere coloro che non rispettano le normative.

Come richiesto dalla Marpol le navi hanno un deposito per contenere le acque oleose di sentina che si accumulano nel locale macchine (oily bilge water holding tank). Le acque di sentina possono essere pompate a mare solo attraverso il separatore di sentina che permette che l'acqua scaricata fuori bordo non abbia un contenuto oleoso maggiore di 15 ppm. L'eventuale olio in eccesso è raccolto in una cassa morchie (sludge tank) nella quale sono convogliati anche gli spurghi dei depuratori e altri eventuali residui di olio. Le morchie possono essere solo trasferite a terra oppure bruciate in un inceneritore di bordo.

La MARPOL richiede che ogni nave di oltre 400 GT (petroliere



La nave da crociera "Caribbean Princess" condannata negli Stati Uniti a pagare una multa di 40 milioni di dollari per avere sversato rifiuti oleosi illegali in mare, tramite un "magic pipe"

oltre le 150 GT) deve mantenere a bordo un Oil Record Book per le operazioni eseguite nel locale macchine. Le petroliere devono mantenere anche un Oil Record Book per le operazioni del carico e della zavorra. La MARPOL indica chiaramente le operazioni che devono essere registrate nell'Oil Record Book. Ogni annotazione deve essere firmata e datata dalla persona che ha in carico dell'operazione e ogni pagina completa deve essere controfirmata dal comandante.

Anche gli scarichi fuori bordo accidentali di olio, morchie e di residui oleosi o intenzionalmente eseguiti per qualsiasi altra eccezionale ragione devono essere registrati nell'Oil Record Book che deve includere anche le circostanze e le ragioni per le quali sono stati eseguiti gli scarichi vietati. L'Oil Record Book deve essere mantenuto aggiornato senza ritardo ed essere a disposizione dell'US Coast Guard durante le visite di Port State Control.

Gli ispettori dell'US Coast Guard svolgono generalmente ispezioni a carattere amministrativo, ma hanno anche piena autorità di condurre indagini di polizia. In questa loro veste d'investigatori possono condurre indagini su inquinamenti marini avvenuti fuori delle acque territoriali americane, se e quando ricevono una denuncia da parte di un membro dell'equipaggio.

I membri dell'equipaggio

che fanno denuncia all'US Coast Guard sono chiamati nel gergo comune "whistle blowers" (fischietti), e hanno forti incentivi per rivelare gli scarichi illegali avvenuti in mare aperto. La legge APPS permette loro di ricevere fino a metà dell'importo di ogni multa imposta alla nave se la loro notifica porta a una condanna criminale. Il compenso ai "whistle blowers" è stabilito a discrezione dell'autorità caso per caso.

Nell'ambiente degli equipaggi del terzo mondo si è sparsa la notizia di poter fare un buon guadagno documentando e denunciando gli illeciti di bordo. Con multe che raggiungono milioni di dollari, un "whistle blower", che guadagna uno stipendio mensile di poche centinaia di dollari, può ricevere anche 500.000 dollari e diventare un uomo benestante nel suo paese.

Per confermare le denunce dei "whistle blowers" gli ispettori della US Coast Guard devono trovare a bordo prove evidenti che siano avvenuti scarichi illegali in mare aperto. L'evidenza più comune è la scoperta di un tratto di tubo flessibile conosciuto come "magic pipe" preparato per bypassare il separatore di sentina o di scaricare direttamente a mare le acque di sentina oleose e i residui e le morchie.

Il "magic pipe" è impiegato quando il separatore di sentina o l'inceneritore non funzio-

nano o la quantità di residui oleosi generati a bordo supera la capacità delle casse di contenimento. Le pratiche illegali sono dovute alla mancanza di coscienza e serietà dei responsabili di macchina che scaricano intenzionalmente in mare le sostanze inquinanti avendo l'errata convinzione che le acque profonde degli oceani nascondano le tracce delle loro azioni.

La US Coast Guard quando ha qualche sospetto che è stato usato un "magic pipe" fa smontare valvole e tubi di scarico per rilevare tracce di residui oleosi. Su alcune navi sono stati scoperti residui d'olio anche nei tubi d'estrazione delle caldaie. Altre evidenze sono fornite dai "whistle blowers" stessi che in segreto hanno preso note, registrato filmati, eseguito fotografie o fornito testimonianze incrociate di conferma dello scarico illecito avvenuto in mare aperto.

È bene puntualizzare che negli Stati Uniti un caso penale contro la nave e i responsabili di bordo può essere istruito quando è scoperto che non sono stati registrati nell'Oil Record Book scarichi vietati in mare. Questi atti avvenuti fuori della giurisdizione americana non possono essere riconosciuti come violazioni locali, ma sono invece usati come prova per aver falsificato l'Oil Record Book.

Secondo il caso, i capi d'imputazione contro la nave

e i responsabili di bordo formulati dall'US Coast Guard e dal Department of Justice (DoJ) sono molto pesanti e includono accuse di cospirazione, ostruzione alla giustizia, falsa testimonianza, minacce ai testimoni, falsificazione dell'Oil Record Book, distruzione di prove, dichiarazioni false e violazione della legge APPS.

Nella maggioranza dei casi l'armatore si dichiara colpevole e accetta di pagare una sanzione concordata (Standard Security Agreement) che può aggirarsi ben oltre un milione di dollari. La multa più alta pagata per una nave è stata di 10,5 milioni. La nave può anche essere interdotta dai porti degli Stati Uniti per anni. Inoltre in molti casi gli armatori sono stati condannati a implementare, su tutte le loro navi, un programma dettagliato per la tutela dell'ambiente marino, con l'obbligo di farlo monitorare da un'organizzazione esterna.

I membri dell'equipaggio incriminati e i testimoni (whistle blowers) devono rimanere negli Stati Uniti a disposizione della giustizia in attesa della sentenza. Molto spesso con il passaporto ritirato dalle autorità. La lunghezza del processo istruttorio da parte del Department of Justice (DoJ) può prolungarsi per più di un anno prima dell'udienza in tribunale. L'armatore s'impegna con le autorità a sostenere le spese di mantenimento dei membri dell'equipaggio durante la loro permanenza negli Stati Uniti e a pagare loro lo stipendio come se fossero imbarcati.

Ai direttori di macchina o altri responsabili di bordo sono state inflitte pene di reclusione anche maggiori di un anno. A volte, per loro fortuna, hanno potuto scontare la sentenza in una comunità di recupero o in libertà vigilata.

Recentemente una corte d'appello ha scagionato un direttore di macchina condannato a un anno di reclusione nel 2014, per un caso di "magic pipe", perché la legge APPS prevede che sia perseguibile esclusivamente il comandante. Questa sentenza potrebbe cambiare completamente l'architettura accusatoria per i casi di inquinamento in mare applicata fino ad ora. Tuttavia sembra che i direttori di macchina possono ancora essere perseguiti indicando nell'atto d'accusa che sono stati partecipi e complici della falsificazione dell'Oil Record Book.

Molte voci discordanti si sono levate per il comportamento dei "whistle blowers" ritenuto moralmente opinabile e non motivato da spirito ecologico. Le critiche riguardano soprattutto le cifre notevoli dei premi che ricevono e il fatto che presentano le denunce solo negli Stati Uniti dove possono avere un vantaggio economico.

A loro difesa è stato sostenuto che se non ricevessero un indennizzo cospicuo si troverebbero in gravi difficoltà: sbarco immediato e bando dalle agenzie di reclutamento equipaggi per trovare un altro imbarco. È stato fatto notare che il comportamento dei "whistle blowers", di denunciare gli scarichi abusivi solo quando la nave è negli Stati Uniti, non si differenzia da quello degli armatori che presentano anch'essi istanza di fallimento in questo paese dove la legge fallimentare è più vantaggiosa.

Secondo altri, in molti casi la condotta dei "whistle blowers" contravviene l'intento e lo scopo della convenzione ISM (International Safety Management) firmata anche dagli Stati Uniti. Il codice ISM obbliga gli armatori a implementare la gestione della nave basata sulla sicurezza e include l'istituzione di un DPA (Designated Person Ashore) che serve da collegamento diretto tra l'equipaggio e l'armatore. Gli avvocati delle navi hanno argomentato nelle corti che i "whistle blowers" hanno violato in flagrante i requisiti dell'ISM ignorando il DPA, impedendo di fatto che gli atti illegali potessero essere interrotti. Tuttavia il Department of Justice ha dichiarato che più della metà dei casi d'inquinamento, che si sono conclusi con una condanna, sono originati dalla denuncia dell'equipaggio che era a bordo della nave colpevole. L'US Coast Guard ha lodato il comportamento dei "whistle blowers" considerandoli come un mezzo effettivo per scoprire e penalizzare gli inquinatori.

Alcuni argomentano che l'armatore è la parte colpevole e che non ha il diritto di dire al governo degli Stati Uniti come spendere i soldi della multa che ha riscosso. Le multe pagate dagli armatori, detratto il premio ai "whistle blowers" e le altre spese, sono generalmente devolute alle organizzazioni che promuovono ricerche o tutelano l'ambiente marino degli Stati Uniti.

L'aspetto più desolante di queste vicende è che nonostante l'US Coast Guard abbia scoperto, e punito per anni, centinaia di navi per i casi di scarichi a mare illeciti, si continuano ancora oggi a perseverare in queste pratiche illegali. Le navi incriminate sono di tutti i tipi e di tutte le bandiere. Per il "magic pipe" sono state coinvolte anche navi italiane.

Il messaggio è forte e chiaro. Neanche una goccia d'olio può essere scaricata in mare. Attenzione, le conseguenze possono essere molto gravi.

ODC

## QUOTE ORDINARIE DEL COLLEGIO

AVVISO: le quote associative ordinarie per l'anno 2016 sono uguali a quelle previste per l'anno 2015

Per i versamenti delle quote associative ordinarie servirsi del C/C P. 391169 intestato al Collegio Capitani L.C. E.M. - Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano - 16124 Genova oppure contattare il Compartimento di Napoli e le Delegazioni. Ci pregiamo comunicarvi qui di seguito le quote associative che sono state già concordate con i Compartimenti, incluso la spedizione di "Vita e Mare" o via email o via cartacea:

GRADO	QUOTA VIA EMAIL	QUOTA VIA CARTACEA
Tutti "una tantum" all'iscrizione	€ 10,00	€ 10,00
Ufficiali coperta/macchina	€ 100,00	€ 110,00
Allievi Ufficiali coperta/macchina	€ 50,00	€ 60,00
Allievi nautici	€ 20,00	€ 20,00
Pensionati	€ 50,00	€ 60,00
Soci aderenti	€ 70,00	€ 80,00
Soci sostenitori	€ 120,00	€ 130,00
GRADO (NON ASSICURATI)	QUOTA VIA EMAIL	QUOTA VIA CARTACEA
Comandanti, D.M., 1° Ufficiali coperta/macchina	€ 100,00	€ 110,00
Ufficiali nave/macchina	€ 100,00	€ 110,00

## MODIFICHE AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

# Più tutelati i piloti con la nuova legge

Nelle settimane scorse, si è finalmente chiuso l'iter parlamentare che ha riformato tra l'altro la disciplina della responsabilità dei piloti dei porti.

In realtà, il testo di legge, che al momento in cui si scrive risulta in via di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, opera a più largo raggio. Non solo abroga l'art. 89, modifica gli articoli 93 e 94 cod.nav., e dispone che il Governo provveda a emendare le norme del reg.nav. mar. in attuazione delle nuove norme di legge, ma introduce significative quanto attese (e opportune) innovazioni all'art. 14 della l. n. 84/1994, delle quali non è possibile trattare in questa sede.

Più in particolare, il nuovo art. 93 cod.nav. codifica innanzitutto come unitario il regime di responsabilità del pilota, individuandone il fatto generatore nella «inesattezza delle informazioni o delle indicazioni fornite dal pilota medesimo per la determinazione della rotta». Nella previgente disciplina, tale regime era esplicitamente individuato soltanto per i danni alla nave, nulla disponendosi in modo esplicito per danni a persone o a cose diverse dalla nave stessa. L'art. 93 cod.nav. risolve ogni possibile dubbio interpretativo sancendo espressamente che questo è il regime applicabile per ogni tipo di «evento dannoso occorso alla nave, a persone o a cose». La precisazione è opportuna, perché esclude definitivamente che il regime di responsabilità possa differenziarsi in funzione del tipo di danni eventualmente cagionati, ipotesi obiettivamente mal conciliabile con l'attività del pilota, che è sempre la stessa e che deve necessariamente valutarsi in strettissima quanto necessaria correlazione con le norme disciplinanti la responsabilità del comandante anche con pilota a bordo (articoli 298 e 313 cod.nav.).

Altro aspetto importante da segnalare è la precisazione secondo cui l'onere della prova rispetto alle inesatte informazioni o indicazioni fornite dal pilota (al comandante) spetta a chi intende farne valere la responsabilità, non essendo quindi il pilota a dover fornire alcuna prova contraria in senso liberatorio. Anche qui, la scelta del legislatore, peraltro codificatrice di una giurisprudenza pacifica, è nuovamente opportuna, considerata la posizione del pilota a bordo e la sua estraneità rispetto all'equipaggio composta dal comandante e dal suo equipaggio.

Elemento qualificante la novella del cod.nav. è poi l'introduzione di un limite di responsabilità per il pilota fissato «[ne]l'importo complessivo di euro un milione per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dai tipi di sinistro occorsi, ferma restando



La pilotina del Corpo piloti di Genova si avvicina a una nave; l'immagine è stata ripresa dal capitano-fotografo Fabio Parisi

la responsabilità dell'armatore secondo i principi dell'ordinamento». Il limite, non operante in caso di dolo o colpa grave, è accompagnato da un obbligo del pilota di stipulare un'assicurazione per la responsabilità civile, da depositarsi presso la Corporazione, fermo il potere dell'Autorità marittima di verificare in ogni tempo la sussistenza e capienza della copertura assicurativa, e la preclusione per il pilota di svolgere la propria attività in assenza della predetta copertura. Tale previsione si accompagna, coerentemente, con l'eliminazione di ogni forma di corresponsabilità della Corporazione per il fatto del pilota membro della stessa, che il previgente regime, com'è noto, limitava comunque al valore di una cauzione fissata a livello locale ai sensi dell'abrogato art. 89 cod.nav.

Anche a questo riguardo, la novella appare apprezzabile per diversi motivi: innanzitutto, perché finalmente libera i piloti da un rischio di rispondere illimitatamente per un sinistro da essi cagionato, ipotesi ormai inaccettabile sia per l'evoluzione del diritto della responsabilità civile, volto progressivamente a socializzare i rischi e a renderli sostenibili, sia per il gigantismo navale che, fermi gli spazi esistenti nei nostri porti, pone i piloti sotto pressioni e attenzioni crescenti, che devono trovare un contemperamento nella fissazione di un limite risarcitorio, tanto più in quanto riferiti a persone fisiche. In secondo luogo, la copertura assicurativa obbligatoria fornisce certezze risarcitorie anche al terzo creditore, sia pur nel limite - peraltro congruo - disposto ex lege, eliminando quindi anche l'alea della capienza economica del singolo pilota. Per l'eventuale eccedenza, del resto, la precisazione fatta dal legislatore quanto all'applicabilità della responsabilità armatoriale (ipotizzabile nel caso di danni a terzi), e la normale copertura P&I operante per i danni alla nave, appaiono chiudere il sistema in modo soddisfacente.

Opportuna appare pure l'esclusione di ogni residua responsabilità a carico della Corporazione:

una simile previsione appariva da tempo meritevole di ripensamento, alla luce del modello organizzativo caratterizzante il servizio di pilotaggio, delle modalità di accesso alla professione a mezzo di concorso pubblico, e della stessa natura della Corporazione.

Infine, si elimina del tutto anche il cd. azzardo morale scaturito dalla turnistica che caratterizza il servizio, e dall'impossibilità sia del pilota di scegliersi la nave da pilotare, sia dell'armatore di scegliere il pilota che salirà a bordo per suggerire al comandante la manovra.

Per contro, la nuova disciplina non implica affatto una possibile «deresponsabilizzazione» del pilota, che deve comunque continuare a operare con la dovuta diligenza, non essendo né il limite, né la copertura assicurativa, un'esimente da obblighi e prerogative che l'ordinamento impone alla categoria: del resto, altre figure professionali da tempo sono obbligate a dotarsi

di una copertura assicurativa, la cui funzione, come detto, è quella della certezza del risarcimento, non certo di una... licenza di sbagliare. Anche perché, a tacer d'altro, un incremento dei premi assicurativi determinato da un aumento della sinistrosità colpirebbe l'intera categoria, con conseguenze negative facilmente immaginabili.

A fronte di tutti questi aspetti positivi determinati dalla riforma della responsabilità dei piloti, ci si potrebbe chiedere come mai si è atteso così tanto per legiferare in materia; tanto più perché la legge non determina alcun onere per lo Stato e, mi consta, è passata con l'unanime adesione di tutte le forze parlamentari. Essendo probabilmente numerose le risposte a questa domanda, preferisco limitarmi a osservare... «meglio tardi che mai».

FRANCESCO MUNARI Ordinario di diritto dell'Unione europea nell'Università di Genova

## NON VANNO BENE I CANDIDATI A GENOVA

## Stentano ancora a migliorare i risultati degli esami professionali

Sono terminati il 6 Dicembre scorso a Genova gli esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi, svoltisi presso la Direzione marittima ligure.

Vediamo nei dettagli i risultati di questa seconda sessione dell'anno 2016.

Per quanto riguarda la Coperta, cominciamo con gli aspiranti al titolo di Ufficiale di navigazione (ex patentino): su 111 candidati presenti, sono risultati idonei in 34 (ovvero il 30,6%).

Gli aspiranti al titolo di I Ufficiale di navigazione (ex patente) sono andati un po' meglio: si sono presentati 58 candidati, di cui 38 sono stati promossi (65,5%).

Interessante il commento del com.te Luciano Cinelli, consigliere del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. presente nella commissione d'esame: *Si conferma l'andamento delle ultime sessioni, almeno per il settore di Coperta, ovvero il costante miglioramento della lingua straniera. Infatti tra i candidati all'esame di Ufficiale di navigazione la prova scritta di Inglese è stata superata dal 72%; solamente il 37% di loro invece ha superato la prova scritta professionale. Così tra i candidati all'esame di I Ufficiale di nav, l'Inglese scritto è stato superato dall'84,5%, mentre il professionale dal 77,6%. Le ultime generazioni hanno molta più dimestichezza con l'Inglese e a bordo la convivenza con equipaggi di nazionalità diverse porta dei frutti; negli ultimi giorni agli esami sull'Inglese i ragazzi venivano promossi al 100%, una bella soddisfazione! Sul professionale invece siamo preoccupati: forse sulle navi c'è meno disponibilità nei confronti degli Allievi, d'altra parte i tempi nel nostro lavoro sono cambiati, così come le tabelle di armamento...*

Per quanto riguarda la Macchina, tra gli aspiranti al titolo di Ufficiale di M., su 66 candidati presenti, 25 sono stati promossi, 41 bocciati, ovvero sono risultati idonei il 38%.

Tra gli aspiranti al titolo di I Ufficiale di M. su 35 presenti sono stati promossi in 16, ovvero 42% idonei.

Tra i candidati di Macchina - conferma il cap. Simone Delfino, consigliere del Collegio che ha seguito le prove - lo scoglio più difficile è rappresentato ancora dall'Inglese; consiglio i candidati di non trascurare assolutamente questa parte dell'esame. Bene concentrarsi sulla parte tecnico-teorica, ma una maggiore attenzione è richiesta dalla lingua straniera. In Macchina forse si ha la tendenza a lavorare senza doversi interfacciare frequentemente con personale e autorità straniere; rispetto al lavoro in Coperta, questo aspetto potrebbe ostacolare il buon rendimento agli esami.

## MARITIME TRAINING CENTER



### CENTRO DI ADDESTRAMENTO INTERNAZIONALE PER IL PERSONALE MARITTIMO

Istituto Tecnico Nautico Statale



MARITIME TRAINING CENTER - VIA ARNO 36 - 80126 NAPOLI  
TEL. 081 7675353 FAX: 081 2412896  
E-MAIL: mtcinf@iol.it - www.mtcnapoli.com



NEL CENTRO DI ADDESTRAMENTO SI SVOLGONO CORSI PREVISTI DALLA S.T.C.W. '95 RICONOSCIUTI ED AUTORIZZATI DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



Antincendio Base ed Avanzato  
FIREFIGHTING BASIC AND ADVANCED



Sopravvivenza e Salvataggio  
PERSONAL SURVIVAL

P.S.S.R.



Bridge Team Management



Condizionamento e Frigo  
AIR CONDITIONING AND REFRIGERATOR



Primo Soccorso  
FIRST AID



Manovra SHIP HANDLING



Radar-ARPA Informatica



G.M.D.S.S. Inglese Tecnico Mar.



Automazione Navale Elettronica



M.A.M.S. M.A.B.E.V.

La MTC cerca e seleziona personale per società di navigazione Italiane e straniera. Potete inviare le Vostre Candidature all'indirizzo sopra riportato.

## FIRMATO A ROMA

## Accordo sicurezza

Il 1° dicembre è stato sottoscritto, presso la sede del comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto a Roma, un protocollo tecnico d'intesa tra Guardia costiera e Federazione italiana Piloti, finalizzato a disciplinare le attività di supporto alla gestione delle emergenze in mare.

L'accordo prevede, per i piloti dei porti che abbiano frequentato un apposito corso di addestramento presso le basi aeromobili della Guardia Costiera, la possibilità di imbarcare su elicotteri del Corpo, fornendo un contributo tecnico nelle operazioni condotte dalla Guardia Costiera che consentano di sfruttare il loro specifico bagaglio tecnico.