

# VITA E MARE

periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

## MESSAGGIO DEL PRESIDENTE LETTICH

### Per i naviganti un Natale di luci e ombre



ammiraglio Eftimios E. Mitropoulos, in occasione del Premio San Giorgio. L'abbiamo festeggiato come merita, perché nella sua vita ha fatto veramente politica coi marittimi vicino al cuore (come affermò in un suo discorso pubblico), donando loro maggiore visibilità e rispetto. Alla fine dell'anno 2011 scadrà il suo mandato e al suo successore Mr. Koji Sekimizu guardiamo con speranza, augurandogli proficuo lavoro.

GIOVANNI LETTICH  
(a pag. 2)

## PREMIATI DALL'IMO PER I SALVATAGGI A LAMPEDUSA

### Gli uomini-coraggio della Guardia costiera



Operazione di soccorso a migranti nel Canale di Sicilia con trasbordo su motovedetta della Guardia Costiera

Alla cerimonia di consegna dei riconoscimenti IMO Award for Exceptional Bravery at Sea 2011 avvenuta a Londra il 21 novembre scorso, è stata premiata e lodata anche la Guardia Costiera italiana, per l'opera di salvataggio di migliaia di persone nelle acque di Lampedusa, migranti a bordo di barche e gommoni alla deriva, a rischio di affondamento. Alla vigilia dello scadere dell'anno 2011 e dei festeggiamenti del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, un tributo a chi nella pratica concreta ha contribuito a sviluppare nel nostro Paese quella cultura dell'accoglienza che fa parte del bagaglio della civiltà italiana.

L'apporto della gente di mare all'unità d'Italia l'abbiamo già ricordato (nel numero 3-4, 2011), forse non abbiamo parlato abbastanza di quegli "angeli del mare" che si sono spesi, non senza rischio, per salvare i barconi carichi di migranti. Agli uomini della Capitaneria di porto che nelle acque di Lampedusa hanno salvato e abbracciato per primi i disperati in cerca di un futuro migliore, il nostro augurio e ringraziamento. (A pagina 9 foto della cerimonia nella sede dell'IMO)

Cari naviganti, cari soci del Collegio nazionale Capitani L.C. e M., siamo a Natale e la notizia dei marittimi rientrati alle loro case, finalmente scesi dalla nave *Rosalia D'Amato*, sotto sequestro dal 21 aprile scorso nell'Oceano Indiano, ci rallegra. Tuttavia il nostro pensiero ora non può che correre all'equipaggio della *Savina Caylyn*, la petroliera italiana catturata l'8 febbraio 2011. Il comandante Giuseppe Lubrano Lavadera, nell'ultima telefonata ricevuta ha detto: *Vorremmo tornare a casa almeno per Natale, siamo stremati.*

Non possiamo gioire appieno fino a che non li vedremo tutti al sicuro.

Il nostro Governo ha risposto in maniera fattivata alle pressioni delle Associazioni di categoria e di Confitarma: risale al 12 luglio scorso il decreto sul finanziamento delle missioni militari all'estero, che ha introdotto la possibilità per il ministero della Difesa di "stipulare con l'armatoria privata italiana convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera italiana".

La cautela del Collegio nazionale Capitani sul tema è sempre stata dovuta al pensiero che i marittimi vadano per mare a lavorare, non a fare la guerra e che la presenza delle armi a bordo possa essere causa di una pericolosa escalation di violenza. La prudenza del Collegio riflette quella espressa al riguardo di fronte all'impennata dei sequestri verificatisi, non rimane che tentare anche questa via. Il Collegio si schiererà sempre al fianco delle istituzioni preposte e dell'IMO nel cercare soluzioni a questa minaccia.

Speriamo ma anche vogliamo che i nostri connazionali sequestrati, insieme agli altri marittimi stranieri ancora prigionieri, possano fare presto ritorno alle loro famiglie.

Questo è il primo Natale che passo insieme al Collegio e già molti appuntamenti importanti si sono succeduti: abbiamo avuto a Genova come nostro ospite il numero uno dell'IMO

## ABBORDAGGI - LA LEGGE SULLE ARMI A BORDO LASCIA TROPPE INCERTEZZE

### Mercantili italiani indifesi nel mirino della pirateria

Ci sono volute le minacce degli armatori al governo italiano di cambiare bandiera, per ottenere il permesso di imbarcare militari e operatori di sicurezza privati sulle navi mercantili, come protezione dai pirati in acque internazionali a rischio. Ma il DL 12 luglio 2011, n.107 e sua successiva conversione in legge del 2 agosto, n.130, con modifiche, offre una tutela ancora difficilmente realizzabile.

Perché la nostra legge ancora non funziona?

Nel corso di un convegno organizzato da AIDIM (Associazione italiana di diritto marittimo), il prof. Stefano Zunarelli, tra i più noti esperti di diritto dei Trasporti e della navigazione, ha elencato i punti su cui il legislatore dovrà tornare e fra questi ha sottolineato come le navi con personale privato armato comportino troppe responsabilità per gli armatori. La legge non è ancora strumento agile di tutela, prevedendo una serie di obblighi che gli armatori saranno renitenti ad assumersi: la dotazione di armi e munizioni viene



Sono tornati a casa i 21 uomini di equipaggio della *Rosalia D'Amato*: 6 italiani e 15 filippini

sottoposta all'autorizzazione da parte del ministero degli Interni; l'armatore consegna le armi in comodato agli agenti; per tutto questo e il resto, ovvero acquisto, custodia, trasporto delle armi su territorio italiano, la responsabilità è rimessa in blocco all'armatore! Laddove in Spagna ad esempio è previsto che le armi possano essere imbarcate e sbarcate su territorio straniero, previa intesa con quello stato.

Ma quanto costa imbarcare uomini armati?

Remo Di Fiore (ITF) in una recente intervista ha valutato che

ogni guardia armata venga a costare circa 2.000 dollari al giorno. Le modalità di imbarco però sono ancora da chiarire: queste persone staranno a bordo in modo permanente? E' al vaglio l'ipotesi di creare navi-hotel in aree prestabilite per ospitare squadre che trasborderebbero sulle unità di passaggio. Tuttavia ci sono Paesi come il Sud Africa che non accettano navi con armi a bordo nei propri porti.

Perché non ci pensa la Marina militare?

Una nave da guerra in zona costa circa 500.000 dollari al

giorno, risponde Francesco Di Fiore (Fit-Cisl); l'anno scorso c'erano 15 navi operanti; ne occorrerebbero più di 80... Se le zone a rischio vengono equiparate a zone di guerra, allora il sindacato è pronto a fare campagna perché i marittimi possano scegliere di scendere. In Italia sarà obbligatoria l'assicurazione che prevede un contributo finanziario e assistenza psicologica per i marittimi e famigliari.

Sarà necessario stringere accordi con Paesi come Gibuti, Oman, Seychelles, dovrà esserci un coordinamento con le forze Nato e dell'UE che hanno pattugliato le acque dell'Oceano Indiano.

I problemi persistono anche per quanto riguarda le navi sotto bandiera italiana sequestrate: la nostra legge le considera territorio nazionale e vieta di pagare il riscatto. La legge sul sequestro di persona n°82 del 1991 all'articolo 5 impedisce anche di stipulare coperture assicurative, in modo che a pagare il riscatto sia la compagnia assicuratrice. (Poi nella realtà succede che tocca ai servizi segreti trattare per sbrogliare il caso...)

In altri Paesi invece, come Regno Unito o Panama, questo è invece possibile. L'armatore italiano anche qui è penalizzato: quello straniero metterà più volentieri a disposizione le sue navi sulle rotte a rischio. Un noto assicuratore spiega anche come tra le navi armate mai nessuna sia stata sequestrata, perché le armi rappresentano un deterrente: tra tutti i passaggi, oggi i pirati possono permettersi di scegliere le navi indifese.

(a pagina 2:  
Nuovi profili di responsabilità del comandante della nave)

## MARI DI FANTASIA

### Emilio Salgari Capitano finalmente



Virgilio Bozzo insieme ad Anna Romero Salgari (da sin.)

A 100 anni dalla morte, lo scrittore Emilio Salgari è stato nominato capitano di lungo corso "honoris causa". La consegna dell'attestato di diploma è avvenuta a Genova il 10 novembre scorso nell'ambito di una cerimonia presso l'Istituto nautico San Giorgio, alla presenza del discendente dell'autore Romero Salgari, insieme alla madre Anna. Già nel numero 3-4 di *Vita e Mare* ci eravamo chiesti se il generoso tentativo di realizzare un sogno rimasto nel cassetto di questo sfortunato ma amatissimo scrittore si sarebbe potuto avverare. Ora grazie alla costanza degli ex-studenti del Nautico genovese per Salgari è giunto il momento di essere nominato "capitano".

L'idea di realizzare questo desiderio a lungo caldeggiato dall'autore, padre di Sandokan, del Corsaro Nero e dei Pirati della Malesia, è partita qualche anno fa sotto la Lanterna dal comandante Virgilio Bozzo, dell'Associazione ex studenti del Nautico: *Salgari si fregio spesso del titolo di capitano, ad esempio* (a pag. 8)

### Intervista al comandante del porto di Genova

Genova è il primo porto italiano in termini di movimentazione complessiva ed è fra i primi porti mediterranei di destinazione finale per quanto riguarda il trasporto containerizzato. Entro il 2012 nello scalo è previsto il raggiungimento del traguardo di un milione di crocieristi. Intervista al comandante della Direzione marittima di Genova, ammiraglio Felicio Angrisano sui temi della sicurezza. (Pag. 2)



### Premio S. Giorgio da 44 anni

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. quest'anno ha avuto un ospite di eccezione: il segretario generale dell'IMO ha ritirato la prestigiosa Targa S. Giorgio. Questa è la giusta attenzione che merita chi da una vita si occupa di sicurezza e professionalità sul mare. La presenza di Mitropoulos è stata un'occasione unica per ricordare al mondo marittimo il ruolo centrale della formazione. (Pag. 4)

