

10-1-1985

Opera da due anni a Malmö sotto l'egida dell'imo : L'universita marittima internazionale

Anonymous

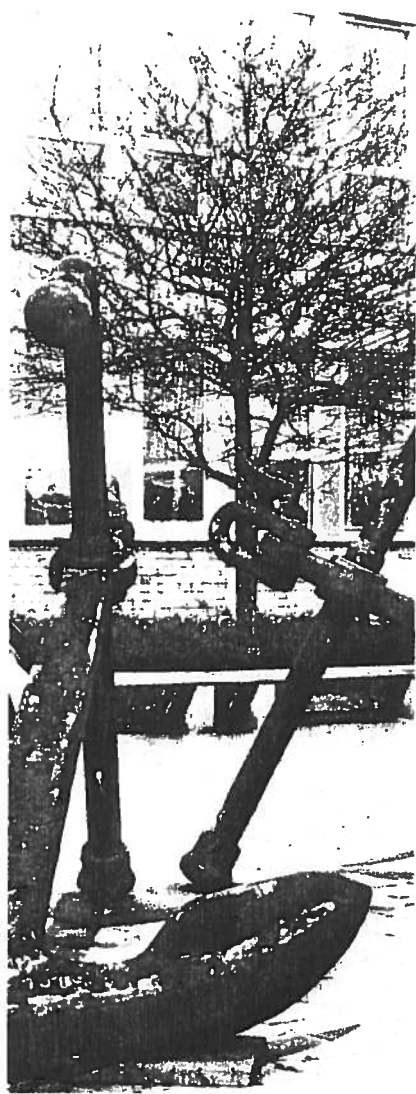
Follow this and additional works at: http://commons.wmu.se/wmu_news

Recommended Citation

Anonymous, "Opera da due anni a Malmö sotto l'egida dell'imo : L'universita marittima internazionale" (1985). *WMU in the News*. 61.
http://commons.wmu.se/wmu_news/61

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

OPERA DA DUE ANNI A MALMÖ SOTTO L'EGIDA DELL'IMO L'UNIVERSITÀ MARITTIMA INTERNAZIONALE



Ha compiuto i mesi scorsi il secondo anno di vita una istituzione unica al mondo, che ha sede a Malmö, la cittadina svedese affacciata sullo stretto di Sund: l'Università Marittima Internazionale.

Tutto ebbe inizio nel novembre 1980 quando, durante un seminario organizzato dall'IMO (International Maritime Organisation - vds. LEGA NAVALE - dicembre 1983), i 45 delegati convenuti in quella località lanciarono l'idea di creare un organismo al quale fosse delegato il compito di provvedere all'istruzione superiore del personale, in particolare dei Paesi emergenti, destinato ad operare in tutte le attività marittime, a bordo e a terra.

Il seme gettato dette buoni frutti, se già diciotto mesi più tardi era stato stanziato il relativo finanziamento, era stato composto il quadro permanente degli insegnanti ed era stata reperita una sede molto moderna e funzionale, messa a disposizione dall'Università di Malmö.

Il 4 luglio 1983, così, nasceva ufficialmente la World Maritime University (WMU), con

strutture capaci di accogliere 75 studenti all'anno, sotto la direzione ed il controllo di un Comitato di Governatori, del quale fanno parte eminenti personalità del settore marittimo di tutto il mondo; avrebbe potuto disporre di un budget annuo di 4 milioni di dollari, un quarto dei quali offerti dal governo svedese.

Si tratta di una cifra molto contenuta, entro i cui limiti si è riusciti a rimanere grazie ad una serie di accorgimenti atti a limitare i costi di gestione: l'adozione di uno staff fisso di soli otto insegnanti, il ricorso a «visiting professors», molti dei quali offrono gratuitamente la loro opera, l'utilizzazione dei contributi di varie industrie per la fornitura di apparecchiature tecnico-didattiche e così via.

I corsi programmati sono sei, quattro dei quali di durata biennale e due di durata annuale. Ecco una traccia di quelli biennali.

Corso di Amministrazione marittima generale (General maritime administration — GMA): è riservato ai laureati che vogliono specializzarsi nel

settore amministrativo-marittimo;

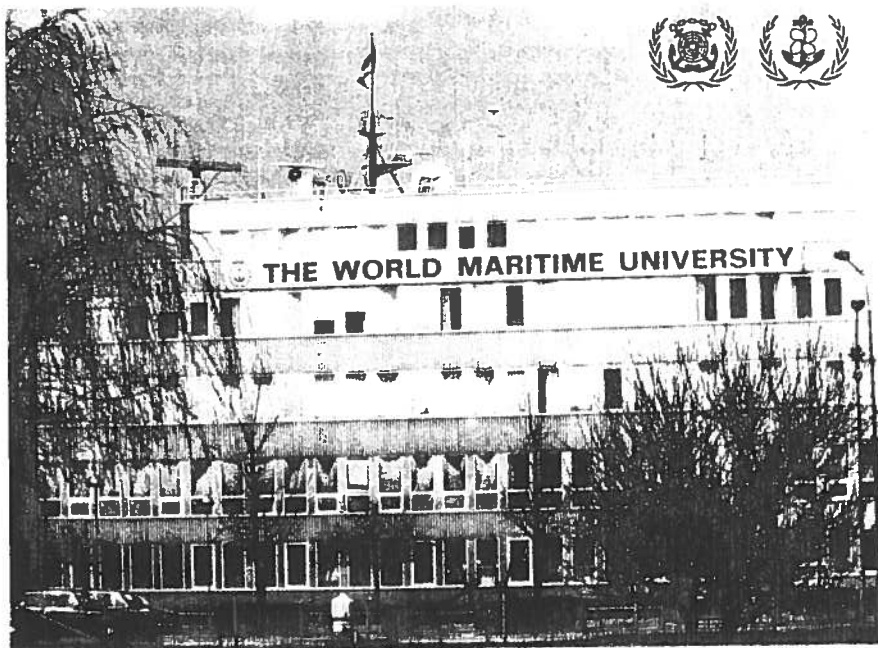
Corso sulla Sicurezza marittima (Course on maritime safety administration — MSA): può essere frequentato dagli Ufficiali della Marina Mercantile muniti di patente e vi vengono impartiti insegnamenti specifici su tutta la regolamentazione del settore;

Corso Antifortunistico marittimo (Course on maritime education — MED): abilita gli Ufficiali della Marina Mercantile patentati come istruttori nel campo della sicurezza marittima;

Corso sulla Gestione tecnica delle compagnie di navigazione (Course on technical management of shipping companies — TMS); è anche questo riservato agli Ufficiali della Marina Mercantile patentati che si vogliono specializzare nella conduzione dell'impresa.

È da notare che al termine di ciascun biennio viene conseguito il titolo di «Master of Science» relativo alle branche prima indicate (GMA-MSA-MED-TMS).

I corsi di durata annuale sono due e sono riservati agli Ufficiali della Marina Mercantile non necessariamente patentati:



(in alto) L'edificio che ospita la WMU a Malmö.
(sopra) Il segretario generale dell'IMO, C.P. Srivastava, firma il documento di istituzione della WMU. Al centro, in primo piano, il presidente del Dipartimento finanziario di Malmö, Nils Yngvesson, e, a destra, il rettore della nuova Università, prof. Solve Arvedson, uno degli «Uomini del Mare 1985» (vds. LEGA NAVALE - agosto settembre 1985).

sono il Corso per operatori tecnici delle compagnie di navigazione (Course for technical staff of shipping companies — TESSC) e il corso per operatori tecnici interessati alla sicurezza (Course for technical offi-

cials engaged in maritime safety administration - TOMSA), durante i quali i frequentatori vengono indottrinati circa le più recenti tecniche in ciascuna delle branche prescelte. Al termine di ogni corso viene rilasciato un «certificato».

Le 75 «matricole» delle WMU



- tanti sono attualmente i frequentatori in rappresentanza di 59 Paesi - sono già diventati di casa nella cittadina svedese e fraternizzano con i loro colleghi dell'Università, con i quali condividono le sistemazioni logistiche e le infrastrutture ricreative e sportive e con i quali frequentano la vivace Södertan, la strada dello shopping, che è un po' il cuore di Malmö.

Essi corrispondono alla WMU una retta di 12.000 dollari l'anno, comprendente la frequenza del corso, il completo mantenimento presso l'Henrik Smith Student Apartment Hotel, un viaggio aereo di andata e ritorno gratuito (ed uno a prezzo ridotto a metà corso) da e per la propria località di residenza, oltre ad altri importanti facilitazioni atte a rendere più confortevole il soggiorno.

È da notare che il costo di ogni allievo si aggira sui 25.000 dollari: la differenza viene reintegrata dall'IMO che, a sua volta, è finanziata dagli Stati che ne fanno parte.

Si tratta di cifre non indifferenti, ma, in fondo, sono denari che ritornano sotto forma di vantaggi a tutte le categorie interessate ai traffici marittimi. Il fatto di poter disporre di personale altamente specializzato, infatti, va a beneficio degli armatori, degli operatori portuali, degli assicuratori, delle organizzazioni governative del settore ed anche un po' dell'ambiente, dal momento che nelle aule del WMU la componente ecologica è considerata con la maggior attenzione possibile.

C.R.

Recensioni

Sergio M. Carbone

Le regole di responsabilità del vettore marittimo

Ed. Giuffrè - Milano 1985 - pagg. 234 - Lire 15.000

Sergio M. Carbone, docente di Diritto marittimo oltre che di Diritto internazionale, dà alle stampe un altro suo lavoro, pubblicando, sempre presso Giuffrè, le lezioni dell'anno accademico 1983-84 relative al commento e alla discussione dei vari argomenti inerenti la disciplina delle responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di cose.

Come l'Autore rivela nella prefazione, l'entrata in vigore nell'ambito dell'ordinamento italiano della legge 25 gennaio 1985 n. 183 relativa all'adesione e all'esecuzione della «Convenzione del N. U. sul trasporto di merci del mare» (le c.d. Regole di Amburgo del 1978) ha riportato d'attualità problemi che sembravano risolti in base al sistema normativo della Convenzione di Bruxelles del 1924 (le c.d. Regole dell'Aja), integrato dalle successive modifiche apportate dal Protocollo di Visby del 1968 e da quello di Bruxelles del 1979, anche se a tutt'oggi questi ultimi strumenti non sono ancora entrati nell'ordinamento italiano.

Mentre l'Autore scriveva, era già passato più di un anno dall'entrata in vigore della legge relativa all'autorizzazione, alla ratifica e all'ordine di esecuzione delle Regole di Amburgo, e ancora non era stata depositata l'adesione dello Stato italiano. Deve, in presenza d'una legge di autorizzazione alla ratifica di una Convenzione internazionale, ravvisarsi un vero e proprio dovere da parte del Governo di compiere gli atti per la ratifica presidenziale? E in caso di inerzia da parte del Governo, spetta al Capo dello Stato intervenire attraverso i mezzi che la Costituzione gli mette a disposizione?

Le risposte sembrano implicite, ed è anche in questa prospettiva che l'Autore, con la sua opera, fornisce uno strumento che valga ad agevolare al riflessione del Governo, o se necessario del Capo dello Stato, attraverso la valutazione dell'importanza della normativa scaturita dalla Convenzione internazionale e trascurata dal nostro Paese.

Alla trattazione, articolata in sette capitoli, fanno seguito in appendice i testi, nelle lingue originali, della Convenzione di Bruxelles del '24 con i successivi Protocolli, e della Convenzione delle N.U. del '78.

S.S.

Mary Blewitt

Manuale completo di navigazione

Ed. Mursia - Milano 1985 - pagg. 180 - Lire 7.000

Le regole per fare il marinaio sono difficili da scrivere nei libri, così come è difficile scrivere in che modo occorre dipingere o