

SICUREZZA

La gestione della sicurezza è una delle funzioni più impegnative del Capitano, ma essa coinvolge la Società e tutto l'equipaggio.



La necessità di avere delle norme valide per tutti sono sempre state sentite dagli Stati, finché nell'ambito dell'ONU nasce nel 1948, a Ginevra, l'Inter-Gouvernemental maritime Consultive Organization che elabora la Convenzione sulla Sicurezza del 1948. Poi essa diventa un organo più determinante nel 1958 come International Maritime Organization.

Organizzata in assemblea deliberante l'Imo incomincia ad emanare normative sempre più specifiche, che diventano obbligatorie attraverso un metodo consensuale di accettazione da parte della maggioranza degli Stati membri dell'Organizzazione.

Oggi l'IMO praticamente legifera su qualsiasi aspetto della nave, del suo assetto, del suo armamento, della sua costruzione, dei suoi viaggi, delle sue pertinenze e del suo equipaggio con un potere apparentemente democratico, ma per un abile incrocio di interessi con un potere assoluto.

SICUREZZA

I testi legislativi più importanti sono le convenzioni e le più fondamentali sono:

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (Emendata)

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)

International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments,

International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960 (COLREG 1972)

Convention on the International Maritime Satellite Organisation (INMARSAT) 1976, as amended (INMARSAT C)

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended (LC (amended) 1972)

International Convention on Load Lines, 1966 (LL 1966)

2010 Manila amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 and the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code

International Convention on Tonnage measurements of Ships, 1969 (TONNAGE 1969)

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004

International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989

International safety management (ism) code.

SICUREZZA

Molte delle convenzioni più rivoluzionarie nascono dopo l'avvenimento di catastrofe così come la riforma dell'ISM code (International safety management) che fu discusso e approvato dopo il disastro della AMOCO VALDEZ . Dall'analisi del disastro emerse il grande vuoto legislativo sull'organizzazione della sicurezza, specie per quanto riguardava le responsabilità delle società armatrici. L'ISM rappresenta una rivoluzione copernicana nel settore della deontologia del mare rimuovendo principi consolidati da tempi remoti.

Il Comandante.

La figura che viene maggiormente ridisegnata è quella del Comandante. L'andante usato su tutti i mari che sulla nave *Il Comandante veniva dopo Dio viene* con la ISM definitivamente cancellato. Questo modo di tanto esaltare questa figura poneva nell'altro piatto della bilancia l'andante che *il Comandante era il responsabile di tutto quanto avveniva a bordo.* Il Comandante era il parafulmini di tutti i guai della nave. Da un lato gli si riconosceva un illusorio potere illimitato, dall'altro era succube dell'armatore, che con il potere di rimuoverlo in ogni momento dal suo incarico gli imponeva la politica societaria in modo pressoché ricattatorio. Ciò comportava che ogni deficienza della nave, dell'equipaggio e della spedizione veniva nascosto alla Società ed il Comandante tentava di porre rimedio ad esse usando tutti i trucchi del mestiere. Il buon fine della spedizione era affidato ai suoi espedienti e se falliva in qualcosa per la Giustizia era pronto il *capro espiatorio.* Ora la legislazione prevede una *dichiarata politica Societaria* ed un *controllo gerarchico, definito e continuo delle responsabilità fino ai vertici aziendali.*





Diritto di ospitalità.

Prima dell'avvento dell'ISM il diritto di ospitalità della nave appariva quasi *Sacrale*. La nave era un pezzo di territorio dello Stato di bandiera e quanto avveniva a bordo era giurisdizione dello stesso Stato. Solo il Comandante poteva chiedere la collaborazione della polizia dello Stato di approdo, ma in genere nessuno poteva interferire con le attività di bordo, sullo stato della nave e sulla composizione dell'equipaggio. Oggi, con gli strumenti della legislazione internazionale e gli accordi come il *Referendum di Parigi*, in nome della Sicurezza della Vita Umana in mare e la Protezione dell'Ambiente qualsiasi Stato Ospite può controllare qualsiasi nave ospitante e può decidere delle sanzioni particolarmente sensibili per la Società che non rispettano i vincoli della *conformità* all'ISM. In casi estremi : il fermo della nave, il blocco delle operazioni commerciali e il divieto di accesso a qualsiasi porto dello Stato.

Formazione ed addestramento del personale.

Con l'accettazione degli strumenti regolamentari dell'ISM e della STCW una vero sovvertimento si realizza nella composizione dell'equipaggio. Un tempo il controllo e la costituzione della formazione degli equipaggi, sotto tutti gli aspetti, era demandato allo Stato di Bandiera. Oggi esiste una statuizione delle conoscenze minime del bagaglio professionale di ciascun componente dell'equipaggio ed è responsabilità della Società accertare la preparazione professionale dei suoi dipendenti di bordo e curare il loro inserimento nell'ambiente della nave. Inoltre viene demandato alle Società di rimuovere le eventuali deficienze caricandosi l'onere della preparazione e l'addestramento del suo personale, curandola con corsi finalizzati a bordo ed a terra. Da questa normativa derivano due postulati e cioè che il marittimo non è più dipendente della nave, con tutte le conseguenze collegate allo stato precario del suo lavoro, ma diventa un dipendente della Società che deve fare degli investimenti su di lui e deve cercare di conservarsi questi investimenti e, secondo postulato, diventa sempre più conveniente economicamente per la Società assumere il personale meglio preparato rappresentando esso in definitiva un risparmio di per la gestione economica.





Codice ISM

Codice Internazionale per la Gestione della Sicurezza.

Scopo

Promuovere un modello internazionale di procedure per avere una sicura gestione ed operatività della nave e per prevenire ogni forma di inquinamento all'ambiente.
(considerato che molto diversificati sono i tipi di Società, i tipi di navi ed i tipi di viaggi, e considerato che esso deve essere adattato alla varie realtà, il Codice si esprime con principi ed obiettivi generali)

Obbiettivi del Codice

- 1) Tutelare la sicurezza della nave
- 2) Prevenire infortuni e perdite di vite umane.
- 3) Evitare danni all'ambiente.

Riferimenti

- a) Norme e regole obbligatorie
- b) Codici applicabili, direttive e modelli raccomandati :
 dall'Organizzazione, dall'Amministrazione, dai Registri di classifica e dalle organizzazioni delle industrie marittime.

Applicazione:

Il codice si applica a tutte le navi.

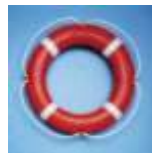
Obbiettivi

- 1) Definire sicure pratiche dell'attività di bordo in sano ambiente **della Società** di lavoro.
- 2) Stabilire protezioni contro ogni prevedibile rischio.
- 3) Accrescere con continuità le capacità del personale nella gestione della sicurezza sia a bordo che terra, preparandolo ad affrontare ogni emergenza sia relativa alla sicurezza quanto alla difesa dell'ambiente.

Norme Funzionali al sistema di Gestione della Sicurezza

(La società deve sviluppare, applicare e conservare un sistema di Gestione della Sicurezza che detti procedure in relazione a:

- Politica sulla sicurezza e sulla protezione dell'ambiente.
- Sicura attività a bordo e protezione dell'ambiente in conformità con le principali legislazioni nazionali ed internazionali.
- Precisi livelli gerarchici e linee di comunicazioni tra nave e terra e interne ad esse.
- Rapporti su incidenti e mancate conformità con il codice.
- Prevenzione e lotta alle situazioni di emergenza.
- Verifiche interne e analisi della



Politica per la sicurezza e la protezione dell'ambiente

- La Società deve impiantare una politica societaria che si conformi agli obiettivi del Codice ISM.
- La Società deve organizzarsi perché questa politica sia attuata in ogni momento ed ad ogni livello da tutti i suoi dipendenti.

Responsabilità ed autorità della Società

- 1) Qualora il responsabile delle attività della nave non fosse l'armatore, la Società deve comunicare all'Amministrazione il nome e la ragione sociale di questo responsabile.
- 2) La Società deve definire e documentare la responsabilità, l'autorità ed i rapporti di tutto il personale che gestisce, effettua e controlla il lavoro relativo e riguardante la sicurezza e la protezione dall'inquinamento.
- 3) La Società deve assicurare tutte le risorse indispensabili per il funzionamento del sistema di gestione.

PERSONA DESIGNATA

La Società deve designare una persona (o delle persone) a terra che abbia accesso ai livelli dirigenziali più alti al fine di assicurare la migliore attività della nave e creare un legame tra quelli di bordo e la Società. La responsabilità e l'autorità della persona (o persone designate) a terra deve comprendere il controllo degli aspetti della sicurezza e della prevenzione dall'inquinamento nelle operazioni della nave e che i supporti di terra vengano assicurati quando sono richiesti.



Responsabilità ed Autorità del Comandante

La Società deve definire e documentare le responsabilità del Comandante in merito a:

- .1 la politica di adeguamento della Società alla Sicurezza e protezione dell'ambiente.
- .2 il coinvolgimento dell'equipaggio in questa politica.
- .3 l'emanazione di ordini e disposizioni appropriate in modo chiaro e semplice.
- .4 controllare che le normative specifiche siano osservate
- .5 recensire lo SMS e riportare le sue deficienze alla dirigenza a terra.

La Società deve assicurare che la SMS attivata a bordo della nave contenga una chiara dichiarazione che ponga in evidenza l'autorità del Comandante. La Società deve stabilire nella SMS che il Comandante ha l'autorità preponderante e la responsabilità di prendere decisioni per il rispetto della sicurezza e la prevenzione dall'inquinamento e di chiedere l'assistenza della Società ove fosse necessario.



Risorse e Personale

- Il Comandante deve essere:
 - .1 qualificato per il Comando
 - .2 a conoscenza della SMS della Società.
 - .3 dotato di supporti perché tutti i suoi compiti possano essere adempiuti sempre.
- I Marittimi devono essere qualificati, certificati e fisicamente idonei.
- I nuovi imbarcati e quelli incaricati di nuovi compiti devono aver familiarizzato con i loro doveri. Le istruzioni che devono essere fornite prima dell'imbarco devono essere date, specificate e certificate.
- Il personale coinvolto nella SMS deve avere adeguate conoscenze di tutte le norme internazionali, nazionali e societarie inerente ad essa.
- La Società deve definire e sostenere le procedure per l'addestramento idoneo di supporto alla SMS e fornire tale addestramento.
- La Società deve scrivere le procedure nella lingua del personale cui è destinata.
- Il personale di bordo deve essere assortito in modo da capirsi.

Sviluppo dei Piani per l'attività di bordo

La Società deve stabilire le procedure per la preparazione dei piani e le istruzioni per le attività chiavi di bordo riguardanti la sicurezza della nave e la prevenzione dall'inquinamento. I vari compiti richiesti devono essere definiti ed assegnati a personale qualificato.



Preparazione all'emergenza

1) La Società deve stabilire le procedure per identificare, definire e rispondere alle potenziali situazioni di emergenza a bordo.

- La Società deve stabilire i programmi per le esercitazioni e le prove per prepararsi alle azioni di emergenza .

- Lo SMS deve prevedere le misure che assicurino che l'organizzazione della Società possa rispondere in ogni momento ai rischi, incidenti e situazioni di emergenza coinvolgenti le sue navi.

Rapporti ed analisi delle *Difformità-Incidenti - Rischi Occorsi.*

Lo SMS deve includere procedure che assicurino che le difformità, gli incidenti e le situazioni a rischio siano rapportate alla Società, controllate ed analizzate con l'obiettivo di accrescere la sicurezza e la prevenzione dall'inquinamento, inoltre la Società deve stabilire le procedure per applicare azioni correttive.



Manutenzione della Nave e delle attrezzature.

La Società deve stabilire le procedure per assicurare che la nave sia manutenzionata in conformità alle condizioni delle pertinenti norme, regole e ogni regolamento suppletivo che viene stabilito dalla Società, pertanto:

- .1 le ispezioni devono essere fatte ad appropriati intervalli di tempo
- .2 qualsiasi difformità deve essere rapportata, con le possibili cause, se conosciute;
- .3 opportune azioni correttive devono essere portate;
- e
- .4 appunti su queste attività devono essere conservati.

La Società deve stabilire procedure nel suo SMS per evidenziare le attrezzature e gli apparati tecnici che entrando in avaria possano creare una situazione di pericolo. Lo SMS deve prevedere misure specifiche rivolte a riattivare la funzionalità di tali attrezzature o apparati. Queste misure devono comprendere le regolari prove di approntamento all'uso delle attrezzature ed equipaggiamento o degli apparati tecnici che non sono di uso abituale.

Documenti

La Società deve stabilire e applicare le procedure del controllo di tutti i documenti riguardante lo SMS e pertanto:

- .1 i documenti in corso di validità devono essere rintracciabili negli appositi siti;
- .2 le variazioni ai documenti devono essere controllate e approvate dal personale autorizzato; e
- .3 i documenti scaduti devono essere prontamente rimossi.

I documenti usati per connotare e applicare lo SMS possono essere riportati nel Safety Management Manual. I documenti devono essere conservati con una schedatura che la Società ritiene la più efficace. Ogni nave deve tenere a bordo tutti i documenti riguardanti la nave.

Verifica, recensione e valutazioni della Società.

.1 La Società deve svolgere controlli interni sulla sicurezza per verificare se le operazioni sulla sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento soddisfano lo SMS.

.2 La Società deve periodicamente valutare l'efficacia dello SMS e, quando necessario, rivederlo in linea con le procedure stabilite dalla Società.

.3 I controlli e le possibili azioni correttive deve essere eseguite in conformità di procedure documentate.

.4 Le persone che effettuano i controlli devono essere estranei al settore controllato a meno che ciò non sia impraticabile per la grandezza e la natura della Società.

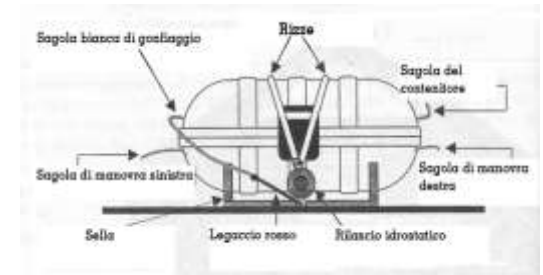
.5 Le risultanze dei controlli e delle verifiche devono essere portate all'attenzione di tutto il personale che ha delle responsabilità nel settore interessato.

.6 Il personale dirigente responsabile del settore interessato deve apportare opportune azioni correttive alle deficienze riscontrate.



CERTIFICAZIONE, VERIFICA E CONTROLLO

- .1 La nave deve operare per la Società cui è stato rilasciato un documento di conformità per la detta nave.
- .2 Un documento di conformità deve essere rilasciato ad ogni Società che applica le normative dell'ISM dalla Amministrazione, da una organizzazione riconosciuta dalla Amministrazione ovvero dal Governo nazionale, delegato dall'Amministrazione, dove la Società ha scelto la direzione dei suoi affari. Il documento deve essere accettato come prova che la Società è idonea a conformarsi con le normative del Codice.
- .3 Una copia di tale documento deve essere conservato a bordo in modo che il Comandante, se gli viene richiesto, può mostrarlo per una verifica all'Amministrazione o ad organizzazioni riconosciute per ciò.
- .4 Un certificato, chiamato Safety Management Certificate, deve essere rilasciato alla nave dall'Amministrazione o organizzazione riconosciuta dall'Amministrazione. L'Amministrazione deve, rilasciando il certificato, verificare che la Società ed il suo personale dirigente di bordo operi in accordo con l'approvato SMS.
- .5 L'Amministrazione o una organizzazione riconosciuta dalla Amministrazione, deve periodicamente verificare la giusta pratica dello SMS della nave come approvato.



SICUREZZA

Queste figure sono dirigenti o funzionari che operano in ogni Società per la corretta amministrazione della stessa ed ai quali si fanno risalire le responsabilità per l'applicazione ed il rispetto delle norme dell'ISM :

- 1 *Direttore di Gestione*
- 2 *Direttore Tecnico*
- 3 *Dirigente alle attività*
- 4 *Capo Marittimo*
- 5 *Persona Designata a terra (D.P.A.)*
- 6 *Ispettori responsabili delle singole navi*
- 7 *Il Capo del Personale*

Persona Designata a Terra (D.P.A.).

- 1) Il D.P.A è responsabile della distribuzione controllata delle procedure e delle istruzioni di lavoro.
- 2) Come definita dal S.M.M. Sezione 5, è responsabile di assicurare che ogni azione relativa alle attività di terra, emersa dalle riunioni di Analisi della Gestione, siano eseguite il più presto possibile.
 - Il D.P.A è responsabile di assicurare che una pianificazione annuale per le verifiche interne degli uffici e delle navi sia approntata e rispettato.
 - Il D.P.A. è responsabile di assicurare che le rilevate necessità di addestramento di tutto il personale delle navi siano evase.
 - E' responsabile di assicurare che le rilevate necessità di addestramento di tutto il personale di terra siano superate.
 - Deve assicurarsi che ogni persona sia a conoscenza ed abbia compresa la Politica per la Sicurezza e Protezione dell'Ambiente e le principali Norme, Regolamenti, Codici e Direttive. E' altresì responsabile che ogni gruppo abbia disponibile la documentazione relativa all'ISM concernente la sua attività.
 - Deve assicurarsi che i piani di emergenza di terra corrispondano a quelli di bordo e accertarsi della loro efficacia.
 - Deve analizzare ogni rapporto di non-conformità, situazione pericolosa o incidente ricevuto dalle navi, diffondere le notizie per i provvedimenti, e coordinare questi rapporti per presentarli per la revisione nelle riunioni di analisi.
 - Deve definire le azioni correttive in accordo con i vari capi sezione, i Comandanti o gli Ispettori e con il Direttore di Gestione se opportuno.
 - Deve seguire l'applicazione di ogni azione correttiva e controllarne l'efficacia.

SICUREZZA

Comandante

- Il Comandante deve assicurarsi che tutte le principali Norme, Regolamenti, Codici, Direttive e Pubblicazioni a bordo siano tenute aggiornate come la lista di tali documenti.
- *Un idoneo Comandante in licenza*, i.e. uno che ha ricevuto l'addestramento per le verifiche interne, deve condurre la verifica delle operazioni basate a terra come richiesto dalla pianificazione.
- Il Comandante è responsabile nell'identificare l'addestramento necessario per il personale navigante durante l'imbarco e di controllare che queste necessità siano soddisfatte.
- Deve assicurare che la nave sia armata nel rispetto delle normative Internazionali, di bandiera e della Società.
- Deve assicurare che tutti gli appropriati rapporti di bordo siano inviati nei tempi dovuti, in accordo con le istruzioni.
- Deve assicurare che le ispezioni dovute siano effettuate mensilmente e che i relativi rapporti siano inviati agli uffici nella forma prevista.
- Deve assicurare che tutte le esercitazioni relative alle situazioni di emergenza, previste dagli schemi, vengano effettuate.
- Deve assicurare una efficace e rapida risposta alle situazioni di emergenza di bordo quando esse rischiano di diventare serie. Egli deve operare in accordo con gli appropriati piani di emergenza.
- E' responsabile delle normali manutenzioni della sua nave previste dalle istruzioni concordate e ricevute dal Capo Marittimo e dall'Ispettore Tecnico. Egli è anche responsabile delle successive comunicazioni e rapporti sulle condizioni della nave come previsto dalle istruzioni e manuali.
- Deve avvertire la Società delle riparazioni effettuate e di quelle necessarie per assicurare il pieno rispetto della nave alle norme della Classe, delle normative Internazionali e dei regolamenti della Società.

SICUREZZA

Comandante

- Deve rapportare al D.P.A. qualsiasi non-conformità, situazione di pericolo o incidente capitato a bordo della sua nave. Inoltre deve coordinare e trasmettere all'ufficio ogni suggerimento di modifica o di miglioramento del S.M.S.
- E' responsabile di impartire ordini in maniera chiara e semplice e assicurarsi che ogni persona sia in grado di comunicare efficacemente in merito ai doveri assegnatigli in rapporto alle Politiche della Società per la Sicurezza e la difesa dell'ambiente.
- Deve controllare la validità di tutti i documenti relativi alla nave e quando necessario, informare il Direttore Tecnico in ampia anticipo sulle loro scadenze.
- Attuare la politica della Società sulla Sicurezza e la Protezione dell'ambiente, motivando adeguatamente l'equipaggio nell'attuazione di questa politica, impartendo gli ordini in maniera concisa e chiara e controllando che tutte le attività pertinenti siano svolte.
- Rapportare alla Società tutte le situazioni a rischio che implicano la Sicurezza ed il pericolo di inquinamento e richiedere l'assistenza della Società.
- Valutare e co-ordinare con la Società le necessità di addestramento a bordo.
- Assegnare i ruoli agli ufficiali anziani nel rispetto del S.M.S.
- Rispettare le scadenze dello S.M.S. organizzando con il D.P.A. le riunioni di verifica.
- Rivedere i piani di emergenza e le procedure di bordo rapportando tutte le deficienze al D.P.A.
- Rapportare alla Società: non-conformità, incidenti che coinvolgono il personale o gli impianti e le situazioni di rischio.
- Richiedere l'assistenza della Società durante le operazioni della nave, quando lo ritiene opportuno per assicurare la Sicurezza e protezione dall'inquinamento.
- Assicurare che tutte le registrazioni riguardante la S.M.S. , come previsto dalla procedure, siano sempre effettuate e disponibili.

SICUREZZA

Il Direttore di Macchina

- Deve assicurare che tutti gli appropriati rapporti di Macchina siano inviati nei tempi dovuti, in accordo con le istruzioni.
- E' responsabile dell'esecuzione delle programmate manutenzioni relative alle materie di Macchina e deve informare la direzione Tecnica tramite il Comandante o gli Ispettori su le normali o occasionali manutenzioni della sezione macchina.
- Deve avvertire la Società delle riparazioni effettuate e di quelle necessarie per assicurare il pieno rispetto della nave alle norme della Classe, delle normative Internazionali e dei regolamenti della Società.
- Deve controllare la validità di tutti i documenti relativi alla nave e quando necessario, informare il Direttore Tecnico in ampia anticipo sulle loro scadenze.
- Si assicura che ogni nuovo componente la sezione abbia familiarizzato con le pertinenti procedure.
- E' responsabile della efficienza operativa e della manutenzione di ogni impianto e attrezzatura relativa alla sicurezza ed all'antiquinamento.
- Registra tutte le manutenzioni ordinarie e straordinarie
- Assicura che tutte le visite previste agli impianti ed alle attrezzature da parte di autorità e registri di classifica siano effettuate.
- Tiene tutti gli impianti e i sistemi in un efficiente stato di prontezza per rispondere a qualsiasi richiesta di emergenza.
- Prova sistematicamente l'efficienza dei sistemi in accordo con le norme procedurali della Società.
- Avverte il Comandante immediatamente di ogni deficienza che possa compromettere la sicurezza della nave e possa mettere in pericolo l'ambiente.
- Assegna agli ufficiali e sottufficiali i compiti pertinenti della sezione.
- Ravvisa le non-conformità e vi apporta le azioni correttive in accordo con il Comandante.
- E' responsabile di tutte le ispezioni agli impianti e alle attrezzature.
- Assicura che il Registro degli Idrocarburi ed il Giornale di Macchina siano aggiornati e tenuti accuratamente.

SICUREZZA

Primo Ufficiale di Coperta

- E' responsabile dell'esecuzione di tutte le normali manutenzioni programmate relative allo scafo ed alla sezione coperta. Deve inoltre riportare all'Ispettore competente sulle manutenzioni normali ed occasionali effettuate.
- E' capo della sezione coperta ed il sostituto del Comandante.
- E' responsabile delle operazioni commerciali e della loro sicurezza.
- Stabilisce relazioni con le autorità di terra e garantisce la consapevolezza del S.M.S.
- Garantisce che il personale di coperta operi sempre in sicurezza nel rispetto delle procedure della Società.
- Ravvisa potenziali situazioni di pericolo nell'attività di coperta e conseguentemente avverte il Comandante.
- Istruisce gli allievi, gli ufficiali giovani e i sottufficiali sulle procedure pertinenti.
- E' responsabile della stabilità e dei calcoli relativi al carico ed alla zavorra.
- Avverte immediatamente il Comandante di ogni deficienza che possa compromettere la sicurezza e la protezione dell'ambiente.
- Assegna le specifiche competenze agli ufficiali di coperta ed ai sottufficiali relativamente alle attività della sezione come previste nel S.M.S.
- Ricerca eventuali non-conformità e adotta le azioni correttive in accordo con il Comandante.



Il Comitato per la Sicurezza di Bordo

Deve analizzare la opportunità delle esercitazioni e raccomandare addizionali procedure e schemi ovvero loro variazioni.



Preparativi alla partenza.

Assetto e stabilità.

- L'assetto e la stabilità devono essere calcolati con uno schema computerizzato in modo da assicurare alla nave la giusta stabilità in ogni momento.
- Il pescaggio deve essere letto prima della partenza per suffragare l'assetto e la stabilità calcolata. Copie del calcolo e delle letture devono essere conservati. Il controllo deve essere riportato nel *giornale nautico*

.Impermeabilità e Tenuta Stagna.

- Quando la caricazione è ultimata e la nave è pronta al mare, l'ufficiale o il graduato responsabile deve effettuare un controllo per accertarsi che ogni apertura al mare sia stata ben chiusa. Questa include i boccaporti, passi d'uomo, fori per il Butterworth, accessi alle stive, aperture per i sondaggi, portelli di visita, porte stagne e qualsiasi apertura di qualsiasi genere di nave. Deve essere controllato il rizzaggio di qualsiasi carico di coperta. Questi controlli devono essere riportati nel *giornale nautico*.
- Quando la nave ha lasciato l'ormeggio ed è alla via un ufficiale deve controllare il rizzaggio delle ancore, il coperchio della cubia e la porta del pozzo delle catene. Questi controlli vanno rapportati al Comandante e fanno parte della lista dei controlli di coperta.

SICUREZZA

Prove e controlli delle attrezzature ed apparecchiature del ponte di Comando

a) Devono essere controllati le seguenti attrezzature di coperta e tenute sempre pronte all'uso:

Ancore

Attrezzature ausiliarie del ponte (es. Binocoli)

Brogliaccio di manovra.

Registratori di rotta e delle manovre di macchina.

Radiogoniometro

Ecoscandaglio

Attrezzature elettroniche per il punto nave

Girobussola e ripetitori

Bussola magnetica e ripetitori

Attrezzature per l'imbarco/sbarco del pilota

Radars e attrezzature per il plotting

Registratori di velocità e distanze.



b) Le seguenti apparecchiature vanno provate e tenute pronte all'uso:

Il telegrafo di macchina sul ponte e in macchina, compreso i contagiri.

Tutti i sistemi di comunicazione interni, esterni e portatili.

Luci e segnalamenti di navigazione, le luci e i palloni di non governo e di ancoraggio.

Fischio e sirena.

Lampada di segnalazione.

Timone in manuale e automatico, sistema di commutazione di emergenza e l'indicatore di barra.

Carte e Pubblicazioni Nautiche

Le carte nautiche devono essere raggruppate in cassetti coordinate all'appropriato Portolano. Altre carte possono essere ordinate dal Comandante se le ritiene necessarie.

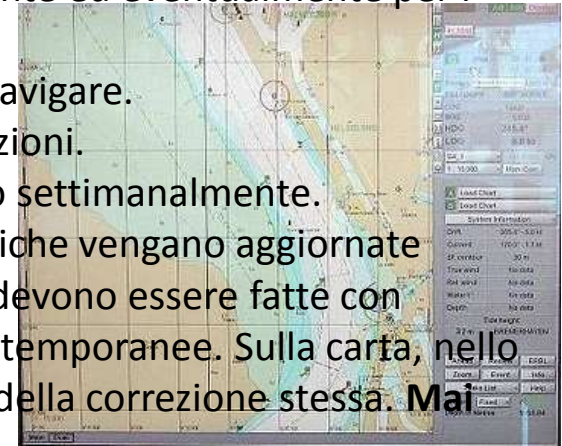
Un gruppo di carte deve essere ordinato in sequenza per il viaggio corrente ed eventualmente per i probabili viaggi abituali della nave.

Altre pubblicazioni nautiche vanno approntate in rapporto alle aree da navigare.

Deve approntarsi un indice delle carte per facilitarne la ricerca e le correzioni.

Gli Avvisi ai naviganti per le correzioni delle carte devono essere ricevuti settimanalmente.

Il Comandante deve assicurarsi che tutte le carte e le pubblicazioni nautiche vengano aggiornate secondo le norme dell'Istituto Idrografico. Preferibilmente le correzioni devono essere fatte con inchiostro di china, ma correzioni a matita sono accettabili qualora sono temporanee. Sulla carta, **nello spazio dedicato, dopo la correzione deve essere riportato l'annotazione della correzione stessa. Mai deve essere riportata l'annotazione se la correzione non è effettuata.**



- Ogni correzione relativa ai Portolani, Libro dei fari e Fanali e Libro dei Radio aiuti alla Navigazione deve essere effettuata e registrata nell'apposito spazio.
- Gli avvisi temporanei e preliminari vanno conservati in un apposito registro. Le Carte non devono essere corrette per questi avvisi, ma bisogna riportare un appunto sulla carta dell'esistenza dell'avviso.
- Quando un volume di avvisi è stato esaurito su di esso deve essere apposta la dicitura "Completato" e firmato dall'Ufficiale dedicato e dal Comandante. I volumetti vanno conservati in ordine e devono essere disponibili sempre per almeno un anno.
- Sulle navi della Società il Secondo Ufficiale (ove manca, il Primo Ufficiale) è l'ufficiale navigatore ed è responsabile verso il Comandante della tenuta di tutte le idrografie e pubblicazioni.
- Prima di partire, l'ufficiale navigatore deve assicurare che le idrografie e le pubblicazioni previste dal piano di viaggio siano tutte aggiornate e deve tracciare sulle carte le rotte previste dal piano stesso.

SICUREZZA

I **sondaggi** delle sentine, delle intercapedini e dei depositi di liquidi devono essere eseguiti almeno **una volta il giorno** e annotati su apposito registro. Nel corso della navigazione, almeno **2 volte nel corso delle 24h**, deve essere compiuta, sempre che ciò sia possibile, la **verifica delle deviazioni delle bussole** con osservazione di astri o con rilevamenti terrestri. I risultati ottenuti devono essere annotati sull'apposito registro delle deviazioni delle bussole. Nel corso della navigazione, almeno **1 volta nelle 24h**, deve essere rilevato, a mezzo degli appositi segnali orari, la **correzione assoluta dei cronometri** da annotarsi su apposito registro.

Esercitazione di abbandono nave: **settimanale** per le navi da passeggeri, **mensile** per navi da carico.

Esercitazione di incendio grave: **settimanale** per navi passeggeri, **mensile** per navi da carico

Esercitazione per uomo in mare : **mensile**



SICUREZZA

Prima della partenza della nave devono essere controllati tutti i **portellini ed i controportellini** che devono rimanere chiusi durante la navigazione da parte di personale permanentemente designato a tale incarico, e possibilmente da ufficiali, per accertare che essi siano chiusi in modo stagno e sicuro.

Prima della partenza della nave devono essere controllati **tutti i portelloni di murata, le boccaporte, i barcarizzi, i portelloni da merci e ogni altra apertura** che deve rimanere chiusa durante la navigazione da parte di personale permanentemente designato a tale incarico, e possibilmente da ufficiali, per accertare che essi siano chiusi in modo stagno e sicuro.

Settimanalmente si deve procedere ad **esercitazioni di manovra** delle porte stagne, dei portellini di murata, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e degli scariche delle immondizie. Sulle navi che effettuano viaggi di durata superiore ad una settimana, deve essere fatta un'esercitazione completa prima di lasciare il porto

Prima della partenza della nave, ed ogni 7 giorni nel caso di viaggi di durata superiore ad 1 settimana, devono essere provate le manovre a distanza delle **valvole di intercettazione** di sicurezza (combustibile liquido, ventilazione, impianti fissi antincendio, ecc.)



SICUREZZA

Dodici ore prima della partenza della nave si devono effettuare

- Prova di funzionamento della macchina di governo principale ed ausiliaria.
- Prova di funzionamento dei sistemi di telecomando della macchina di governo.
- Prova di funzionamento delle apparecchiature di comando in plancia.
- Prova di funzionamento della fonte di emergenza di alimentazione di potenza.
- Prova di funzionamento degli indicatori degli angoli di barra.
- Prova di funzionamento degli allarmi per interruzione dell'alimentazione dell'energia al sistema di comando della macchina di governo.
- Prova di funzionamento degli allarmi per avarie alle unità di potenza della macchina di governo.
- Spostamento completo del timone.
- Esame visivo della macchina di governo e suoi collegamenti meccanici.
- Prova di funzionamento dei mezzi di comunicazione tra la plancia ed il locale macchina di governo.
- Prova di funzionamento degli strumenti nautici.
- Prova di funzionamento dei mezzi di radiocomunicazione.
- Prova di funzionamento del telegrafo di macchina.
- Prova di funzionamento sistemi di comunicazione interna e ordini manovra.
- Prova di funzionamento dei sistemi di allarme di emergenza ottici ed acustici.
- Prova di funzionamento generatore di riserva e generatore di emergenza.
- Prova di funzionamento del parallelo tra i generatori principali.
- Prova di funzionamento delle batterie e del circuito elettronico di emergenza compresi i dispositivi
- Prova di avviamento marcia avanti/indietro della motrice principale (o del passo variabile).
- Prova di funzionamento delle luci esterne, dei fanali e dei mezzi sonori di segnalazione.
- Prova di funzionamento delle eliche laterali di manovra.
- Prova di funzionamento del salpancora e tonneggi.



SICUREZZA

Prova **giornaliere** porte stagne.

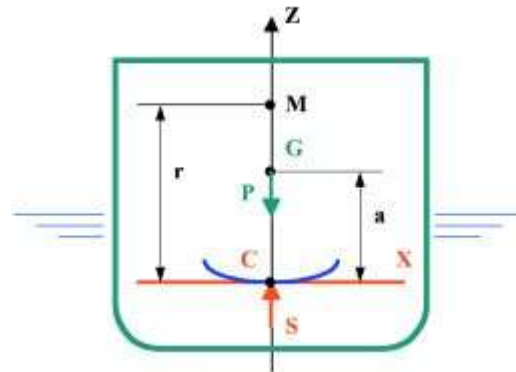
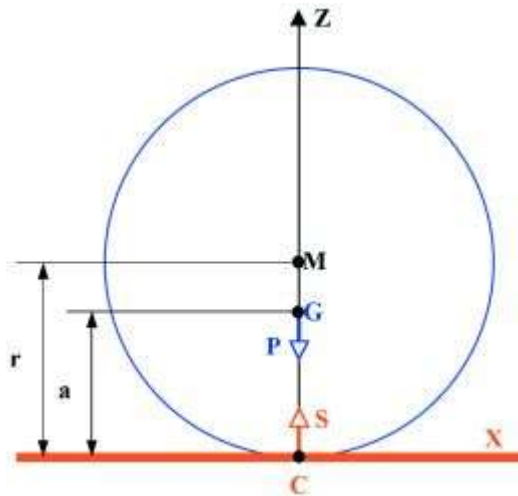
Controllo **giornaliero** della **stabilità** sulle navi passeggeri.

Prova **settimanale** del **ricetrasmittitore di emergenza**

Prova **settimanale** ed esercitazioni di manovra delle **porte stagne, dei portellini di murata, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e degli scariche delle immondizie e di tutte le valvole il cui funzionamento è necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria.** Tali valvole, porte e meccanismi devono essere provvisti delle necessarie indicazioni in modo che ne sia reso sicuro l'uso appropriato ai fini della massima sicurezza.

Prova **mensile** di tutte le **porte tagliafuoco**

Prova **settimanale** singole **pompe di sentina e di emergenza e delle valvole sistemate sulle tubolature di esaurimento, specie se manovrate a distanza.**



SICUREZZA

Ogni **15 giorni** deve essere eseguita un'esercitazione di **segnalazione ottica** con la partecipazione degli ufficiali di coperta e dei marinai timonieri comprendente **l'uso della lampada per segnalazioni diurne, l'uso delle bandiere a braccia, delle bandiere alla sagola nonché del codice internazionale dei segnali.**

Prova **mensile** dei **battelli di emergenza** se non sono anche imbarcazioni di salvataggio

Prova **mensile** con una manovra di emergenza dei **mezzi di governo**, con una prova di manovra della stazione di governo di poppa e una prova del comando diretto del locale macchine di governo; le procedure di comunicazione con la plancia e, il funzionamento dell'alimentazione alternativa.

Ogni **tre mesi** le **imbarcazioni di salvataggio** devono essere ammainate

Ogni **quattro mesi** prova di ammaino delle **zattere gonfiabili.**

Ogni **due anni** gonfiaggio dei **MES.**

Ogni anno. In occasione delle revisioni annuali delle **zattere gonfiabili** almeno 1 zattera deve essere fatta funzionare a bordo in presenza dell'equipaggio. Se la zattera è ammainabile deve essere eseguita anche l'ammainata.

Ogni settimana tutti i **mezzi collettivi di salvataggio, i battelli di emergenza ed i loro dispositivi** di messa a mare devono essere ispezionati, con esame visivo, per assicurarsi che siano pronti all'uso.



SICUREZZA

Ogni settimana tutti i **motori delle imbarcazioni** di salvataggio e dei battelli di emergenza devono essere fatti girare per almeno 3 minuti. Durante tale periodo deve essere dimostrato che il riduttore ed il treno di ingranaggi ingranano in modo soddisfacente.

Ogni mese deve essere effettuata l'**ispezione di tutti i mezzi di salvataggio**, comprese le dotazioni delle imbarcazioni di salvataggio, usando l'elenco delle operazioni di controllo previste dal manuale di manutenzione dei mezzi di salvataggio per assicurare che siano al completo ed in buono stato.

Sulle navi da passeggeri abilitate a navigazione internazionale lunga deve essere fatto un **appello dei passeggeri** per esercitazione di abbandono nave **entro 24 ore dalla partenza**.

Tale esercitazione deve comprendere:

- La chiamata dei passeggeri e dell'equipaggio ai punti di riunione, mediante l'allarme prescritto e la verifica che essi siano consapevoli dell'ordine di abbandono nave specificato nel ruolo d'appello;
- la presentazione delle persone ai punti di riunione e la preparazione per i compiti descritti nel ruolo d'appello;
- la verifica che i passeggeri e l'equipaggio siano vestiti in modo appropriato;
- il controllo che le cinture di salvataggio siano indossate correttamente;
- la preparazione per la messa a mare, la messa in moto ed il funzionamento del motore e l'ammalino di almeno 1 imbarcazione di salvataggio;
- la manovra delle gru delle zattere;
- la prova dell'illuminazione di emergenza dei punti di riunione e di abbandono nave.



SICUREZZA

Le seguenti esercitazioni e prove devono essere effettuate periodicamente sulle Navi della Società:

- Incendio negli Alloggi.
- Abbandono nave.
- Incaglio
- Uomo a mare.
- Collisione.
- Infortuni del personale/Malattie
- Inquinamento
- Arresto delle motrici.
- Avarie al timone.
- Incendio al carico.
- Incendio nel locale macchina.
- Sfuggire dagli spazi chiusi
- Attacco di pirati
- Spostamento del carico

Gli accidenti potenziali e le situazioni di emergenza possono essere:

- **Arresto degli impianti (Motori principali, elettrogeni, organi di governo)**
- Collisione (in mare aperto - nelle acque interne)
- Incaglio
- Incendio
- Abbandono nave
- Uomo in mare (avvertimento immediato - avvertimento dopo un tempo imprecisato)
- Infortunio o malattia grave del personale.
- Spostamento del carico.
- Pirateria.
- Salvataggio della propria nave
- Inquinamento da petrolio
- Allagamento



1) Documenti relativi al SMS

- Company Safety Management System Manual
- Circolari codificate
- Archivi gestionali
- Manuali della Società
- Corrispondenza.
- Certificati di delega Verde e Rosso
- Richieste di assunzione personale
- Verbali passaggi di consegna Comandanti e Direttori di Macchina
- Procedure per il conseguimento brevetto SMS
- Programma delle prove, verifiche, controlli ed esercitazioni di emergenza
- Questionario per la familiarizzazione degli ufficiali
- Registri e schede di manutenzione
- Rapporti analisi combustibili ed oli lubrificanti
- Registrazione dei controlli ed esercitazioni SOLA/MARPOL
- Rapporti di visite di Società effettuate a bordo
- verbali di ispezioni nelle zone destinate ai passeggeri
- Verbali di ispezioni settimanali igienico/sanitarie
- Raccolta di permessi di ingresso e di lavoro
- Situazioni delle visite di classe e Statutarie
- Rapporti degli Audits interni in Società ed a bordo.
- Verbali delle riunioni del gruppo di emergenza a terra
- Richieste di farmacia ed ambulatorio di bordo
- Verbali di riunione del comitato di sicurezza di bordo
- XXIV Rapporti informativi e sviluppo professionale del personale di terra
- XXV “Rapporti Informativi”, “Schede di valutazione” e qualifiche dei marittimi
- XXVI Richieste di rispetti e provviste di magazzino
- XXVII Comunicazioni di non conformità a seguito di visita della Società
- XXVIII Comunicazioni di incidenti e rischi di incidenti
- XXIX Comunicazione delle correzione delle “non conformità” da parte del Comando
- XXX Comunicazione delle correzioni delle “non conformità” da parte del PDA
- XXXI Verbali delle riunioni per la revisione della Politica Societaria.

SICUREZZA

Gestione della prevenzione

Il Comandante della nave deve essere particolarmente attento alla prevenzione degli incidenti e delle avarie. Deve curare la preparazione del personale per ogni evenienza, anche se gli spazi temporali da dedicare a questa necessità sono molto scarsi, per l'ossessiva attività della nave. Le linee guide dettate dalla applicazione della ISM sono un buon riferimento, ma ogni nave ha una sua vita ed una sua personalità peculiare. Va lamentata, però, la tendenza ad una eccessiva burocratizzazione della gestione della sicurezza specie per assicurarsi la documentazione testimoniale della esecuzione delle norme, per cui gli adempimenti cartolari e di registrazione delle attività attinenti la sicurezza, richiedono più tempo delle pratiche stesse.

La prevenzione si realizza attraverso:

La cultura

La conoscenza della nave e delle pertinenze.

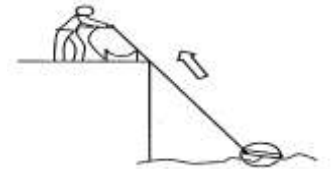
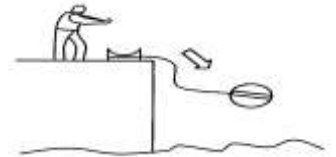
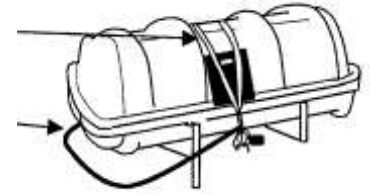
L'esperienza accumulata.

La cura dei presidi, delle attrezzature e dei materiali.

La programmazione delle operazioni di bordo.

La vigilanza delle attività.

Le simulazioni degli eventi e le esercitazioni.



La cultura della scienza del navigare e del condurre la nave

non va limitata alle nozioni che si apprendono durante gli studi scolastici o universitari, nei corsi di abilitazioni e di perfezionamento, ma deve essere incrementata dalla ricerca e l'acquisizione delle norme, delle idee, dei progressi tecnologici e delle innovazioni scientifiche che il mondo della nave e del suo habitat propongono in continuità. Sotto il profilo degli strumenti informativi il nostro paese si è completamente inaridito per cui è necessario avvalersi delle offerte che provengono dal mondo estero, in genere proposte in inglese nella maggioranza dei casi. Oggi c'è anche la possibilità della **Ragnatela**, che richiede una preventiva fatica di ricerca e selezione, ma poi da molte soddisfazioni.

SICUREZZA

La conoscenza della nave e delle pertinenze, è un elemento importante per la prevenzione. Il Capitano deve conoscere bene la collocazione di tutti i presidi per intervenire contro l'emergenza e come vanno attivati. I dispositivi contro l'incendio (Pompe, valvole, linee, depositi, impianti CO2, Sprinkler, Impianti a schiuma, serrande, impianti a pioggia, porte tagliafuoco, coibentazione, comandi a distanza, etc.), dispositivi contro le vie d'acqua (istruzioni al Comandante, piani allagamenti, porte stagne, pompe esaurimento, linee, aspirazioni sentine, calcoli di stabilità, etc.), dispositivi per l'abbandono nave (lance, zattere, congegni di ammaino, punti di riunione, etc.) e tutti gli altri dispositivi che cambiano di nave in nave. Conoscere tutti i locali della nave, dal fumaiolo ai doppiifondi, tutti i percorsi possibili ed immaginabili, le uscite di emergenza, le cale ed i depositi. **Tenere sempre disponibile un piano generale della nave.** **Bisogna girare la nave con assiduità e si troveranno sempre novità.**

SICUREZZA

L'esperienza è fonte di grandi aiuti quando si è in difficoltà. Essa, non solo va registrata nei casi che capitano nella normale routine della vita di bordo e nella somma dei diversi imbarchi, ma va alimentata con la disponibilità a farsi sempre coinvolgere in qualsiasi evento abituale o straordinario che capita a bordo. E' un andante ripetuto dire che il titolo professionale è solo un pezzo di carta e che la professione bisogna *rubarsela*, assorbendo parassitariamente le esperienze e le conoscenze degli altri ed accettando con umiltà ogni insegnamento o riflessione... anche del mozzo.

La cura dei presidi, delle attrezzature e dei materiali, è altra preoccupazione che deve assillare il Capitano. Una delle fatalità più grave è quella di trovarsi davanti alla porta chiusa di un locale di emergenza, non sapere dove si trova o chi ha la chiave o peggio, trovare la serratura bloccata. Il mare è salato ed il suo sale riesce a penetrare dappertutto e corrodere tutto. La sicurezza è cura di tutti i materiali, di tutte le specie e di tutte le dimensioni. La routine di bordo non prevede queste operazioni e la cronica scarsità del personale ne dilata gli interventi. Ovviamente le società di navigazione più importanti, con sussiego, inondano la nave di programmi di manutenzioni e di intervento più vari, ma sempre con la clausola di responsabilità del comandante per l'esecuzione. Manutenzionare, per esempio, gli sportelli, gli attacchi, i boccalini e le chiavi delle cassette antincendio sistemate a bordo richiede un tempo rilevante eppure è un'operazione da doversi fare con una certa assiduità. Fare altri riferimenti, considerato lo spessore dell'argomento, sarebbe troppo gravoso.

SICUREZZA

La programmazione delle operazioni di bordo favorisce anch'essa la prevenzione dall'emergenza. Molte attività di bordo, normali o straordinarie vanno ben programmate. L'improvvisazione ed il pressapochismo sono elementi forieri di complicazioni e pericoli. Le schematizzazioni previste dall'ISM o dalla Società sono spesso molto elementari e vanno interpretate e completate di volta in volta.

La vigilanza su ogni attività deve essere costante ed attenta. Il personale deve essere molto responsabilizzato e ben indirizzato, ma mai abbandonato a se stesso. La conoscenza delle persone che lavorano a bordo deve essere ben curata ed i compiti vanno distribuiti con perspicacia. A conclusione di ogni intervento deve esserci sempre un controllo. Importante è il servizio di **ronde** di controllo durante la navigazione ed in porto. Sulle navi passeggeri esso è codificato, ma è opportuno su ogni tipo di nave.

Le simulazioni degli eventi e le esercitazioni, sono la prassi più efficace per prepararsi ad ogni evenienza. La simulazione di un evento dannoso deve essere preparata con accuratezza, ovviamente tali simulazioni sono solo immaginarie non potendo mettere a rischio la nave appiccando un piccolo focolaio d'incendio o allagando qualche compartimento, mentre molto realistica può essere la simulazione dell'abbandono nave. Durante l'esercitazioni vanno impegnate le squadre d'intervento ed i capi drappello devono istruire il personale usando i mezzi ed i materiali nella maniera più opportuna, sollecitando il personale a familiarizzare con essi. In questa fase è importante creare spirito di gruppo e curare in particolare una buona capacità di intesa specie se l'equipaggio è multietnico.

SICUREZZA

Il **Ruolo di appello** riporta sinteticamente la composizione delle varie squadre di intervento, mentre ogni capo squadra deve avere una sua evidenza sugli uomini al suo comando ed i singoli membri dell'equipaggio hanno un libretto di istruzione personale dove sono riportati i segnali delle chiamate all'emergenza ed i compiti cui sono destinati singolarmente. Inoltre hanno un inventario del materiale loro affidate che devono custodire e curare con scrupolosità.

Format of the Muster List approved according with art. 203 of the Italian Decree n. 425 dated November 8, 1981 and rule II/37 of Convention SOLAS 74 (87)

RUOLO DI APPELLO DELLA M/N _____
MUSTER LIST OF M/N _____

Modello di Ruolo d'appello approvato ai sensi dell'art. 203 del Regolamento di sicurezza approvato con DPR 8 novembre 1981 n. 425 e dalla regola II/37 della convenzione SOLAS 74 (84)

Numero di ruolo (n° of list)	Nome e/o qualifica (name and/or rank)	Emergenze / Emergencies				Emergenza generale (General Emergency)	Abbandono nave (Abandon ship)
		Uomo a mare (Man over board)	Incendio grave (Fire on board)	Disponibile (Available)	Disponibile (Available)		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
--							

Segnali / Signals	
<p>Emergenza generale / General emergencies Una successione di non meno di sette colpi brevi di fischio o squilli brevi di sirena, seguiti da uno lungo, insieme con il suono della suoneria di allarme e degli altri apparecchi sonori eventualmente esistenti nei vari locali. (1) Seven or more short blast followed by one long blast on the ships whistle or siren and an electrically operated bell or klaxon or other equivalent warning system fitted on board (1)</p>	<p>Abbandono nave / Abandon ship Ordine del comandante per mezzo degli altoparlanti della nave seguito dal suono dei campanelli di allarme fino a quando non viene terminato l'abbandono della nave. Master's order by ships loudspeaker followed by a continuous ring of alarm ship's bell until abandon ship is completed.</p>

<p>Incendio grave / Fire on board Due squilli lunghi di sirena oppure due colpi lunghi di fischio, quando manchi la sirena; tale segnale deve essere seguito dal suono rapido e continuo, per non meno di 10 secondi delle campane e dei campanelli di allarme di bordo con l'indicazione, a mezzo altoparlante, se esiste, del punto dove si trova il focolaio dell'incendio (1). Two long blast on the ship's whistle or siren followed by continuous sounds for not less than 10 seconds by ship's alarm bells followed with the informations regarding the place of fire by ship loudspeaker, if available (1).</p>	<p>Uomo a mare / Man over board Uno squillo di sirena oppure un colpo lungo di fischio quando manchi la sirena (1). One long blast on the ship whistle or siren.</p>
--	---

Chiamata dell'equipaggio (1)	Ai posti per le imbarcazioni di salvataggio	To the assigned lifeboat			Note: (1) Indicare i mezzi di segnalazione utilizzati Notes: (1) Indicate the ship's signal system used
	Ai posti per le zattere di salvataggio	To the assigned liferaft			
	Ai posti per i casi di incendio	To the assigned place for fire emergencies			
Crew call	Disponibile	Available			

Uomini chiave / Key person

Uomo chiave Key person	Sostituto Substitute	Uomo chiave Key person	Sostituto Substitute	Uomo chiave Key person	Sostituto Substitute	Uomo chiave Key person	Sostituto Substitute
1)		2)		3)		4)	
5)		6)		7)		8)	

Compiti particolari / Special duties			Punti di riunione / Muster stations (Navi da passeggeri / Pass ship)	
	Nome e/o qualifica (name and/or rank)	Sostituto / Substitute	Punti di riunione / Muster stations	Ponte / Deck
Ufficiali incaricati di assicurare che i mezzi di salvataggio e di mezzi antincendio siano mantenuti in buone condizioni e pronti all'uso immediato Officers in charge of lifesaving and firefighting appliances readiness and good maintenance				
Persona qualificata assegnata esclusivamente all'esecuzione di compiti di radiocomunicazioni nel caso di episodi di soccorso (navi da passeggeri) Qualified person assigned to perform radio-communications duties during distress incidents (passenger ship).	Nome e/o qualifica (name and/or rank)			

SICUREZZA

Gestione degli eventi

Nelle linee guida dettata dalla SMS sono indicate sinteticamente le azioni da seguire nei vari più frequenti casi di emergenza che capitano alle navi. E' necessario generalizzare per riepilogare i possibili interventi, ma ogni avvenimento si presenta in maniera differente e molte complicazioni si prospettano improvvisamente. Un avvenimento che colpisce un punto della nave comporta sempre una serie di conseguenze per tutto il bastimento.

Tenere sempre presente che ad affrontare situazioni estreme e spaventose è un gruppo di essere umani con tutte le sue paure e le sue debolezze. In queste condizioni emerge il vero carattere delle persone ed è un continuo ribaltarsi di valutazioni sui singoli membri dell'equipaggio. Tecnicamente e durante le esercitazioni tutto sembra facile, ma davanti alla realtà prevale il coraggio, la calma, la generosità, la stoicità e la capacità di decidere, scegliere ed inventare rapidamente. Con l'avvento della multi etnicità , bisogna anche farsi carico della filosofia di vita dei vari operatori, della loro robustezza e del loro uso dell' intelligenza.

Un ufficiale che va in crisi è difficilmente sostituibile e perde completamente la sua autorità, compromettendo tutto l'insieme degli interventi.

L'IMO e le istituzioni si affannano a dettare normative e linee guida, a proporre corsi di addestramento e formazioni, ma non mettono mai in conto la natura umana degli equipaggi e non prevedono nessun controllo psicologico degli arruolati. Dopotutto la scala dei valori nelle selezioni prevede, in primo luogo, il minor costo di chi chiede d'imbarcare.

Importantissime, per gestire al meglio gli interventi, sono le comunicazioni nella catena di comando. Il pericolo maggiore è che ciascuna squadra operi indipendentemente.

Il Comandante deve essere in grado di valutare bene l'emergenza e ricavarne i tempi ed i margini di sopravvivenza della nave. Abbandonare troppo presto la nave a volte significa regalarla alle iene del mare, ma abbandonarla troppo tardi può costare molte vite umane.

SICUREZZA

Gestione degli eventi

Nei casi di incendio può crearsi confusione ed è indispensabile che il controllo della situazione sia gestito direttamente dal comandante, il quale deve essere informato, in tempo reale, dell'evoluzione della situazione e deve dare precisi ordini ai drappelli. Oltre alle fiamme bisogna valutare la diffusione del calore e del fumo che possono creare delle barriere insormontabili agli interventi e bisogna gestire con intelligenza i mezzi di estinzione di massa.

Il calcolo dei margini di sopravvivenza della nave è legata alla buona conoscenza della stessa e delle possibilità di circoscrivere l'incendio.

Il caso dell'incaglio è il più difficile da gestire. Le condizioni di stabilità della nave cambiano in continuazione e la cultura e gli strumenti a disposizione per controllarla sono piuttosto scadenti. Spesso si fa solo confusione e ci si affida al fato. Le previsioni ed i calcoli della sopravvivenza della nave richiedono la valutazione dell'influsso delle maree e delle condizioni meteorologiche oltre che la possibilità di fare calcoli precisi.

La situazione degli allagamenti o vie d'acqua va gestita isolando i locali allagati. In questo caso i margini di sopravvivenza della nave sono facilmente delimitabili, ma molto dipende dallo stato di impermeabilità delle porte, dei portelloni e dei portelli stagni. Sembra strano, ma molte volte c'è più carenza di ermeticità tra i ponti che orizzontalmente. Tenere a bada il livello delle acque invadenti può essere molto importante per continuare a far funzionare i motori e le altre apparecchiature, considerato che i locali macchine sono i più minacciati da questo pericolo. La buona pulizia delle sentine, dei pozzetti e delle pigne di aspirazione (cosa spesso trascurata) può essere esiziale.

L'altro evento che può compromettere del tutto la sopravvivenza della nave è la collisione con altra nave o elemento semisommerso. Durante la collisione se è possibile bisogna gestire la situazione in modo che i due mezzi colludenti rimanghino attaccati il più a lungo possibile. Creare subito un collegamento con l'altra nave.

SICUREZZA

Gestione degli eventi

Lo spostamento del carico, specie sui traghetti e le bulk, può anch'esso essere letale. In questi casi ci si trova quasi sicuramente in presenza di mare esagerato e molto dipende dalla capacità e dalla possibilità di evitare situazioni di sincronismo con le onde. Come in tutti i casi per la salvezza della nave, l'esito conclusivo dipende dalla stabilità ed in questo caso essa può esaurirsi improvvisamente.

Gli altri eventi come l'avaria del timone e l'arresto delle motrici è legato alle condizioni del mare e può innescare uno degli eventi precedenti.

L'ultimo evento è l'abbandono della nave e questo è conclusivo. Importante, specie per le navi passeggeri, è il margine di tempo per effettuare l'operazione ed avviarla è una responsabilità tutta del Comandante, anche se per questa decisione il codice prevede che il Comandante consulti prima gli ufficiali di coperta, il direttore di Macchina ed il nostromo. Le operazioni con molte persone a bordo sono molto complesse e necessitano di un buon sistema di comunicazione tra le varie postazioni previste dal piano di abbandono ed il Comandante. In presenza di molte postazioni può crearsi un ingolfamento nelle comunicazioni difficile da gestire.

Le situazioni di emergenza possono innescarsi a catena con sempre maggiori difficoltà per tenerle sotto controllo. L'esito dipende molto dalle qualità caratteriali ed intellettive del Comandante, degli Ufficiali e dell'equipaggio.



SICUREZZA

Gestione delle conclusioni

Dopo ogni evento, se si sopravvive, inizio la lunga teoria del rendiconto. Bisogna riferire degli avvenimenti, degli interventi e degli esiti a tutta una catena di enti ed istituzioni e ciò, spesso, quando si è ancora sotto lo shock e sotto lo stress degli accadimenti. Avere disponibile una persona che possa registrare la sequenza delle operazioni è indispensabile, ma spesso improbabile.

L'importante per il Comandante è di non mentire mai, neanche per nascondere proprie manchevolezza o deficienze del mezzo. In questo gioco il Comandante ha tutti contro e non deve fidarsi di nessuno, specie di coloro che danno suggerimenti amichevoli.

Il Comandante per difendersi può omettere cose note solo a Lui e giocare sul verosimile. L'abilità è di accentuare il peso della casualità e calcare sugli elementi avversi accentuandone l'influenza sull'evento e sminuire il peso di elementi di deficienza nella catena degli interventi o scarsa efficienza del mezzo, delle pertinenze, dei macchinari, degli apparati e dei materiali.

Non deve farsi suggestionare dalle facili conclusioni e nei limiti del possibile e dell'onestà, mai indicare dei capri espiatori o accusare perentoriamente uno o più dipendenti. Così può farsi solo degli amici e ne ha proprio bisogno.

Il Comandante deve essere e mostrarsi onesto e sincero, ma gestire bene la furbizia.

Nello scrivere il giornale parte seconda, per le navi italiane, o il giornale di navigazione per qualsiasi bandiera deve essere il più succinto possibile senza mai mentire. Elementi si possono aggiungere successivamente e meditatamente, ma ogni correzione successiva è deleteria per la credibilità del Comandante.

Essere succinti aiuta anche a ricordare meglio, perché ci sarà una sfilza di domande che si ripeteranno ed è molto dannoso dare informazioni diverse in tempi diversi.

Avere la capacità di usare bene la penna può aiutare sia il Comandante e sia gli interessi dell'equipaggio e della Società.