



Prot.

Molfetta,

Ai Sigg. Corsisti
Ai Sigg. Docenti Esperti
Corso Allineamento
Sede

COMUNICAZIONE INTERNA N. 4

Oggetto: Costa Concordia

Carissimo Preside

innanzitutto un saluto, poi mi permetta di esprimere il mio rammarico per questa brutta storia, speriamo che non influisca negativamente sulle scelte delle famiglie.

Sono state addossate tutte le colpe al Comandante, che sicuramente le ha, ma io sono convinto che molte scelte sono state condivise con l'Azienda.

A questo proposito le spiego che ci sono da valutare i comportamenti due figure importanti che fanno parte dell'organizzazione di terra di tutte le compagnie di navigazione. Sono la DPA (designed person ashore) e FCC (fleet crisis coordinator) di cui le estraggo le definizioni dal manuale aziendale della Costa Crociere:

Persona Designata a Terra (DPA)

La Persona Designata a terra rappresenta il collegamento fra la Compagnia a terra e la nave.

La Persona Designata a Terra ha accesso diretto al più alto livello della direzione e la responsabilità di monitorare gli aspetti della sicurezza e prevenzione inquinamento delle operazioni di bordo.

Egli ha la responsabilità di:

- controllo degli aspetti relativi alla sicurezza ed alla prevenzione dell'inquinamento nell'operatività della nave
- assicurarsi che siano disponibili risorse e supporto da terra per l'implementazione e la messa in opera dei principi stabiliti in questo Manuale
- assicurarsi che, se necessario, siano intraprese azioni correttive.

La Persona Designata a terra e' designata dal Responsabile del sistema SMS a mezzo di comunicazione scritta.

Il Comandante deve contattare la DPA per qualunque problema riguardante la sicurezza della nave, del suo equipaggio, dei passeggeri e per gli aspetti preventivi dell'inquinamento.

Per come e' strutturata la Compagnia, comunque, in caso di incidente, in prima istanza, il Comandante deve contattare l'FCC. L'FCC a sua volta, in considerazione della natura del problema avviserà la DPA.

La Persona Designata a terra riporterà al Responsabile del sistema SMS qualsiasi importante deficienza, avaria e non conformità emersa durante le visite e gli audits interni, o comunicata dal personale di bordo.

Nel caso la Persona Designata a terra, o il suo sostituto, non sia in quel momento rintracciabile, qualunque altra persona del Technical Operations inserita nella directory telefonica può essere contattata in caso di necessità.

Qualunque persona contattata dal Comandante deve sempre riportare alla Persona Designata a Terra o al suo sostituto appena possibile.

Il contatto con la Persona Designata può essere fatto via telefono ma, per informazioni importanti ed urgenti una comunicazione scritta indicante la natura del problema e altre informazioni concernenti deve sempre seguire.

Fleet Crises Coordinator (FCC)

La persona a terra che ha la responsabilità e l'autorità di gestire le prime fasi delle situazioni di crisi che possono venire a crearsi. E' comunque di fatto la prima persona che deve essere contattata dal bordo in caso di emergenza. L' FCC ha la responsabilità di gestire e attivare, quando necessario, tutte le procedure previste dal Crisis Management Preparedness Plan.

Capisce bene che un Comandante, è una delle prime cose che deve fare, e sono convinto che il Comandante per quanto si è dimostrato un incapace sotto certi versi, avrà sicuramente chiamato la Costa, e sarebbe bene capire cosa gli è stato detto.

Inoltre sarebbe interessante sapere anche cosa l' Amministratore Delegato gli ha ordinato, non basta esprimere la posizione della Azienda che si dissocia dal comportamento del comandante. Cosa ha fatto per limitare i danni e aiutare Schettino che in quel momento a prescindere dal carattere che ha dimostrato era un uomo solo?

IPSIAM "Amerigo Vespucci"

Via Giovinazzo Località Prima Cala, s.n.
70056 Molfetta BA



Segreteria: tel. 080 3344522 - fax 080 3341617 e-mail: info@ipsiamvespucci.it – barm06000n@istruzione.it

Un mio parere sugli annunci fatti a bordo.

Anche per questo capitolo a bordo delle navi esiste un piano di crisi che spiega come comportarti in certe situazioni che possono determinarsi a bordo.

Per quanto riguarda gli annunci da fare agli ospiti a bordo, ci sono esempi per alcune situazioni, è curioso sapere che questo capitolo, destinato agli annunci si apre con la seguente frase:

Comunicazioni di servizio sulle navi

NOTA BENE: PER I CASI PIU' DELICATI I MESSAGGI VENGONO PREPARATI CON IL SUPPORTO E L'APPROVAZIONE DEGLI UFFICI DI TERRA

quindi non c'è da meravigliarsi se la gravità è stata minimizzata, se sono queste le direttive dell'Azienda, probabilmente un Comandante deve attenersi a queste.

Per non parlare degli inchini, una prassi, mai ostacolata dalla Azienda. Tutti sapevano. Anche se qui un poco di colpa la possiamo dare anche alle Capitanerie di Porto. Non si può non vedere una nave alta quanto un palazzo che ti passa davanti. Chi vuole indagare su questo, deve semplicemente leggersi un po di "today" che sono i giornalini di bordo che vengono dati in varie lingue ai crocieristi, in prima pagina c'è lo spazio dedicato alla navigazione turistica, e viene scritta l'ora del passaggio vicino alla costa in modo che tutti sappiano e possano guardare. Questi giornalini vengono tutti conservati e archiviati dall'azienda, perché le navi hanno l'obbligo di inviarli.

Le invio un link da dove può vedere tutta la manovra estratto da un GPS connesso all'AIS
<http://www.qps.nl/download/attachments/6718686/Grounding+Costa+Concordia.wmv?version=2&modificationDate=1326885071126>

saluti

Comandante S. L.

Il Direttore del Corso
Prof. Antonio Vacca