



Il processo Costa Concordia, il caso nazionale che demolisce i cardini del Codice ISM. *Telefonate inedite*

Napoli, 16 luglio 2013 - Il codice ISM (International Safety Management) ovvero il codice sulla gestione sicura delle navi, costituisce il capitolo IX delle SOLAS, che è stato accolto nel ns. ordinamento giuridico tra le leggi speciali del Codice della navigazione, con la ratifica avvenuta nel 1997 - con il D.M. del 18 Dicembre 1995 - in gazzetta Uff. il 22 Dicembre, n. 298, ovvero "IL SISTEMA DI GESTIONE PER IL SICURO ESERCIZIO DELLE NAVI".

In tutti gli articoli che lo costituiscono è profuso lo stesso assioma: la responsabilità primaria della compagnia che gestisce la nave per tutti gli aspetti che riguardano la sicurezza. In particolare questa normativa tratta la politica societaria - l'organizzazione - le responsabilità - le procedure - le operazioni di interesse - l'assunzione del personale - la loro preparazione professionale - la valutazione del rischio - l'analisi degli incidenti e delle non conformità - la manutenzione e la gestione tecnica - le comunicazioni - I controlli interni - la gestione delle emergenze ect.

Per quanto precede, come fa a collocarsi ed essere accettata la richiesta dell'armatore di costituirsi parte civile contro il suo preposto, per responsabilità che gravano principalmente sull'organizzazione????

A sancire la responsabilità armatoriale, in ogni caso, è un'assunzione di responsabilità ai fini del codice ISM che il legale rappresentante sottoscrive presso la Cap. di porto di iscrizione della nave, utilizzando il modello 7.1 - allegato alla CIRCOLARE SERIE GENERALE n. 69 del 2 Agosto 2007 - emessa dal comando Generale delle Cap. di Porto.

Non è solo la normativa a chiamare in causa l'armatore, ci sono anche le evidenze, che possono essere desunte leggendo alcuni particolari emersi dal rapporto Ufficiale sul caso, redatto dalla Ns. Amministrazione.

In seno alla normativa in esame, che si prefigge di prevenire gli incidenti, si citano i concetti di NON CONFORMITÀ' e di GRAVE NON CONFORMITÀ' ai punti 1.1.9 e 1.1.10 del codice medesimo.

Di essi la Ns. Amministrazione ha dato le seguenti definizioni:

Per Non Conformità è definita una situazione osservata, dove l'evidenza oggettiva

indica l'inadempimento di uno specifico requisito della norma.

Per Grave Non Conformità si definisce una difformità identificabile che pone una seria minaccia per il personale e la sicurezza della nave e/o ambiente.

Si riconduce a grave non conformità anche una non conformità a cui non è stato dato seguito , assumendo carattere di ripetitività , la cui importanza pone una seria minaccia per il personale e la sicurezza della nave e/o ambiente.

Alla luce di quanto dissertato , l'italiano, quale lingua di lavoro a bordo della Concordia, è identificabile come grave non conformità.

Lo stesso Codice ISM , in proposito recita :

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the safety management system in a working language or languages understood by them.

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the safety management system.

Ovvero, la compagnia deve assicurare che il personale della nave sia capace di comunicare con efficacia nell'esecuzione dei compiti coinvolti nella gestione della sicurezza.

L'amministrazione Italiana, però, nella redazione del rapporto ufficiale sul caso , non ha dato molta rilevanza a questo particolare, che è legato anche alla presenza a bordo di ben 38 diverse nazionalità tra l'equipaggio . Tra l'altro sono incluse nel rapporto le note circa le interviste fatte ad alcuni membri dell'equipaggio che avevano compiti importanti ai fini della sicurezza ; essi non capivano ne parlavano la lingua italiana . Dalla lettura del testo ,però, sembrerebbe quasi che queste problematiche siano inconvenienti inevitabili ed accettabili considerando (è parere da loro espresso) che il Codice ISM non sia lo strumento capace di prevenirli od aginarli Addirittura, si rimanda la risoluzione del problema alla data dell'adozione della normativa MLC 2006 (20 agosto 2013).

E' stato pure accertato che alcuni certificati che abilitano i marittimi ai mezzi di salvataggio fossero scaduti o non disponibili . Non costituisce questo un motivo valido per tirare in ballo altre responsabilità diverse dalla figura del Comandante ??

Questo argomento è regolato dal DL del 7 luglio 2011 n. 136 sui requisiti dei titoli professionali della gente di mare, con riferimento all'art 3 (Autorità Competente) - all'art. 15 (responsabilità della compagnia di navigazione)- l'art. 18 (Comunicazioni a bordo) l'Art 21 Controllo dello Stato di approdo e procedure di controllo - Art. 22 (Fermo nave) -

I cambi delle persone del TOP management di Carnival/Costa evidenziano quale tipo di valutazione sia stato utilizzato nel loro interno.

Speriamo che il caso Concordia serva a produrre la breccia che apra alla ricerca della

verità, facendo crollare la resistenza della "BLAME CULTURE" (la cultura dell'accusa - senza analizzare cosa nel sistema di gestione non abbia funzionato o sia collassato di cui ci accusano i nostri partners europei ed internazionali, a ragion veduta.(f.s.r.)

Audio delle telefonate tra Schettino e Com.te Manna (Roma-Comando Generale Cap. Porto) intercorse un'ora e mezza prima della famosa telefonata con De Falco. Schettino ha tono dimesso perchè pensa di interloquire con la stessa persona (noti che Manna e De Falco hanno lo stesso timbro di voce)

[Telefonate inedite tra Schettino e Manna](#)