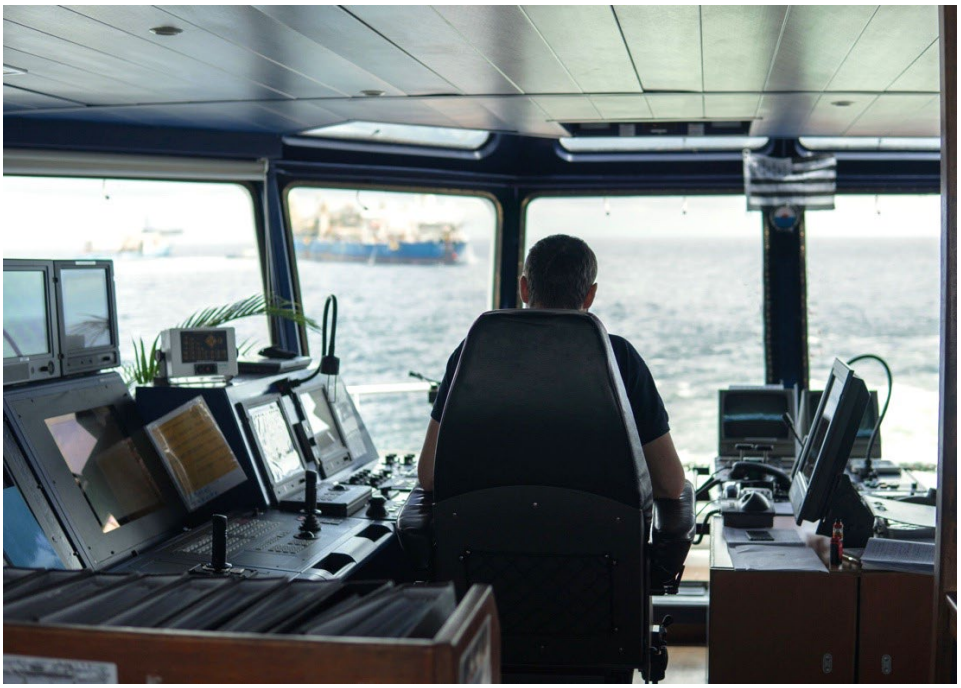
Sezione online del capitolo B.1

LA GUARDIA IN PLANCIA



Ufficiale in servizio di guardia durante la navigazione.

Indice:

1. TRADUZIONE IN ITALIANO DEL TESTO A PAG. 514 2

2. TEST A SCELTA MULTIPLA 3

3. SOLUZIONE DEI TEST A SCELTA MULTIPLA 4

1. TRADUZIONE IN ITALIANO DEL TESTO A PAG. 514

Quello che è successo alla Star Princess il 23 marzo del 2006 al largo dell'isola della Giamaica è la palese dimostrazione che un intervento tempestivo sia cruciale o, invece, di come possa essere dannoso un ritardato intervento.
Nello specifico caso, erano le 03:09, rotta 102°, velocità 18 kts, il vento proveniva 20° dalla sinistra (rilevamento polare) con velocità da 25 a 30 kts. La vedetta notò delle fiamme sul lato sinistro, che provenivano dai balconi delle cabine. Immediatamente, segnalò all'Ufficiale in comando di guardia, il quale successivamente - e lasciatemi dire debitamente - chiamò la squadra antincendio. Solo alle 03:17, dopo 8 minuti dall'allarme, la nave accostò a sinistra, fermando le macchine, portando l'incendio sottovento e creando ridosso. Bruciarono circa 70 m di nave. Una immediata decisione di togliere l'incendio dal vento avrebbe certamente limitato gli ingenti danni alla nave e alle sue operazioni. Questo incidente conferma l'importanza del ruolo dell'Ufficiale in comando di guardia, il cui dovere non è limitato solamente alla condotta della nave, ma è responsabile di una più ampia lista di mansioni. Proprio per fornire un ausilio, le Società di navigazione hanno incluso nei propri manuali di gestione della sicurezza varie checklists sugli eventi più probabili che possono verificarsi a bordo e le azioni che devono essere intraprese, almeno nella fase iniziale.

Di seguito si riporta il testo in inglese che si trova a pagina 514 del volume

What happened to the Star Princess cruise on the 23rd of march 2006 near the Jamaica island is the utter proof that a prompt intervention is crucial or, conversely, how damaging can be a delayed intervention.
To get into the core of the event, it was 03:09, actual course 102°, speed of 18 kts, wind direction of 20° from portside and wind speed from 25 to 30 kts. The lookout noticed fire on the port side of the ship, which was coming from the balcony cabins. Immediately, he reported to the Officer in charge, who subsequently - and let me say duly - called the firefighting team. Only at 03:17, after 8 minutes from the alarm, the ship turn to portside, stopping the engine, and putting the fire on leeward direction and create the shelter. Almost 70 meters of ship burnt down. An immediate decision to keep the fire out from the wind would have certainly limited the huge damage to the ship, and its operations. This accident confirms the importance of the role of the Officer in charge of navigational watch, whose duty is not only limited to manoeuvre the ship, but also to be responsible of a broader list of duties. In order to provide an aid, shipping companies have included inside their Safety Management Manuals various checklists of the most probable events that could happen on board and the resulting actions to be taken, at least during the initial phase.

Figura B1.3 – Star Princess before the accident of 23rd of march 2006.

2. TEST A SCELTA MULTIPLA (*multiple choice test*)

1. Nel *bridge team* detiene il *conn*:
a) Sempre chi ha la responsabilità della sicurezza della navigazione;
b) In genere il timoniere;
c) Colui che dà gli ordini di timone e di macchine;
d) Solo il pilota.

2. Il *bridge resource management* consiste:
a) In un sistema di gestione delle risorse tecniche del ponte di comando;
b) In un modello organizzativo che riguarda le risorse umane e tecniche del ponte di comando;
c) Nelle procedure di navigazione di qualsiasi società;
d) Nel modo di fare che hanno assunto nel tempo i membri del *bridge team*.

3. Il codice STCW per quanto riguarda il servizio di vedetta prevede che:
a) L'Ufficiale di base debba svolgere tale servizio;
b) Tale servizio sia essenziale di notte;
c) La vedetta debba dedicarsi solo a svolgere tale servizio, a eccezione dei casi in cui è previsto il *sole lookout*;
d) Il timoniere debba svolgere i compiti assegnati alla vedetta.

4. In base al codice STCW l'Ufficiale responsabile della guardia può lasciare il ponte di comando?
a) Sì;
b) In nessun caso;
c) Solo se il Comandante lo autorizza;
d) Solo se viene rilevato in modo appropriato.

5. In caso di visibilità limitata il codice STCW prevede che:
a) Debba essere avvisato il Comandante;
b) Si debba tenere una velocità di 6 kts;
c) Si debbano mettere in pratica in modo corretto le procedure di società;
d) Si debba aggiornare lo stato sul sistema AIS.

6. In tema di navigazione con il pilota a bordo, il codice STCW prevede:
a) Che il pilota assuma il *conn*;
b) Le regole sulle tariffe inerenti al pilotaggio;
c) Che la presenza del pilota non rilevi il Comandante dai propri doveri e compiti;
d) Le procedure di dettaglio tra il pilota e il *bridge team*.

3. SOLUZIONE DEI TEST A SCELTA MULTIPLA

QUESITO	RISPOSTA CORRETTA
1	c
2	b
3	c
4	d
5	a
6	c