

Gli interessanti articoli della *Referente Navigante* Josefine Lauridsen rappresentano una fonte di informazione ed aggiornamento soprattutto per coloro che hanno poca familiarità col mondo del mare. Anzi, è proprio grazie a tali testimonianze che il nostro mondo assume una veste meno ermetica e si apre finalmente a tutti, favorendo così la sua utile divulgazione. Josefine ha già scritto, tra l'altro, “ [Il controllo delle persone sulle navi da crociera](#) ”.



*Essendo l'argomento "Sicurezza di Bordo" molto ampio e delicato, abbiamo inserito una breve introduzione a questa articolata organizzazione che è - come certi tragici episodi testimoniano - in continuo sviluppo.*

**Nuovi aspetti della Sicurezza a bordo delle navi da crociera**

Come è noto, su una nave è difficile ottenere un sistema di sicurezza perfetto, poiché molte sono le variabili - anche aleatorie - che lo compongono, ma deve essere sicuramente perfetto lo sforzo fatto per il suo conseguimento.

L'IMO ( [International Maritime Organization](#) ), ha recentemente adottato una risoluzione - che si ricollega alla Convenzione SOLAS ( [Safety Of Life At Sea](#) )

- attraverso la quale invita tutti gli Stati Membri a raccomandare alle proprie compagnie da crociera alcune revisioni delle proprie misure di sicurezza. Tali revisioni sono per adesso applicate su base volontaria.

La conseguenza pratica è che molte compagnie di navigazione, tra cui quelle che aderiscono alla CLIA ( [Cruise Lines International Association](#) ) hanno adottato, già dalla primavera del 2012, alcune precauzioni aggiuntive di *best practice*

(buona norma) in materia della salvaguardia della vita umana in mare. Come raccomandato dall'IMO, tali precauzioni hanno effetto "ad interim" e sono perciò soggette ad aggiornamenti e modifiche. Vediamole.

Si parte da un sacrosanto concetto base che è quello di assistere al 100% ogni passeggero dal momento iniziale di una situazione di emergenza (per esempio un incendio grave o una collisione) sino al termine della criticità e conseguente salvataggio o "messa in sicurezza".

Secondo quest'ottica, è stata introdotta la regola di effettuare per tutti un'esercitazione di emergenza prima che la nave parta dal porto d'imbarco ( *vedi seconda parte dell'articolo* ) e non entro le 24 ore seguenti, come previsto dalla normativa SOLAS vigente. Poi, è stata migliorata l'informazione pre-imbarco attraverso Internet (

[vedi esempio&nbsp;qui](#)

) o tramite materiale cartaceo distribuito agli ospiti che contiene, tra l'altro, anche la descrizione sommaria dei sistemi di emergenza della nave (antincendio, antinquinamento, lance di salvataggio, ecc.)



