



Le crociere come forma di turismo sono messe in discussione ? Assolutamente no. E' vero che gli infausti avvenimenti degli ultimi mesi hanno portato come conseguenza immediata un crollo delle prenotazioni ma è anche vero che i gravi incidenti che si sono verificati recentemente sono un drammatico caso di coincidenza infortunistica. (english & portuguese below)

Gli errori umani sono sempre stati fatti e sempre verranno fatti (purtroppo). Le avarie tecniche si sono sempre verificate e sempre si verificheranno (purtroppo).

Recentemente ho preso il volo Air France da Rio de Janeiro a Parigi. Sì, proprio quello famoso che l'anno scorso causò centinaia di morti sparendo nell'oceano Atlantico e del quale si è finalmente trovata la scatola nera. Secondo quanto riportato dai mass media, ci fu un errore umano. Sul volo di quest'anno non ero solo ma insieme a centinaia di persone. La gente vola ancora con Air France. Si spera che la compagnia aerea abbia preso misure adeguate per evitare altri simili disastri.

Questo mese un autobus belga ha urtato il muro di un tunnel autostradale in Svizzera causando la morte di 28 persone fra cui 22 bambini. Si sospetta l'errore umano.

Credete che le famiglie non manderanno più i loro figli in vacanza scolastica? Sbagliato.

I funerali sono stati fatti e non se ne parla più (almeno mediaticamente).

Collisioni fra traghetti in Pakistan, in questi giorni hanno come conseguenza decine e decine di morti. Si sospetta l'errore umano forse in coincidenza con avaria tecnica.

Forsennati in Norvegia, in Siria, in Afghanistan, negli U.S.A. uccidono decine e decine di innocenti, proprio quest'anno.

Ebbene, in nessuno di questi casi si è verificata la lapidazione mediatica internazionale che invece ha avuto luogo a seguito dell'incidente della nave all'Isola del Giglio.

{swf}ship1|400|300|1{/swf}

Non mi riferisco solo alla messa in disgrazia dell'uomo direttamente responsabile il quale si è facilitato la lapidazione non essendo dove quasi tutti pensano che avrebbe dovuto essere. Mi

riferisco anche alla gigantesca diffamazione del sistema crocieristico. Si è attribuito di tutto alle navi da crociera, dall'inquinamento al trasporto di clandestini, dall'uso di equipaggio sottocosto alla vigliaccheria del personale, dall'inadeguatezza dei mezzi di salvataggio ai difetti di organizzazione.

I media hanno creato eroi e codardi. Sono state messe in risalto anche persone che rappresentano l'ente che ha ispezionato la nave e per il quale tutto andava bene (prima). Lo stesso ente pubblico che ha rilasciato i certificati professionali a gran parte dell'equipaggio e al quale andava tutto bene (prima).

Naturalmente nello svolgimento dei fatti, come sempre ci sono stati comportamenti degni di ammirazione e altri degni di biasimo.

Molti hanno detto e scritto che il turismo delle crociere ha iniziato il suo declino.

E invece no! Le crociere riprenderanno a lavorare a pieno ritmo e renderanno felici ancora milioni di clienti che aumenteranno per molto tempo ancora, specialmente in Europa e in Asia. Sarà così, semplicemente perché la crociera è il modo migliore di fare turismo e di godersi le vacanze se si considera il prezzo, il tempo di trascorrenza, il numero di località visitate e se si considera che l'ospite di una nave da crociera può sfinirsi delle attività offerte dalla nave oppure può decidere semplicemente di riposarsi.

A prendere misure per evitare futuri disastri non ci si sono messe solo le istituzioni pubbliche ma anche e soprattutto le stesse compagnie di crociera.

Conosco l'organizzazione tecnica e la gestione del personale nel settore. Le compagnie più importanti organizzano corsi professionali addizionali a quelli richiesti dalla legge per il personale. Non mi è mai successo di non essere stato assistito quando ce n'è stato bisogno, sia per la gestione dell'equipaggio sia per quanto riguarda il supporto tecnico.

I pezzi di ricambio richiesti arrivano e se si tratta di urgenze arrivano anche presto. Le strumentazioni vengono aggiornate con più moderne e performanti anche quando non è richiesto dalle leggi.

Al personale imbarcato nuovo viene dato tutto il tempo necessario per integrarsi nelle sue responsabilità di bordo.

Certo che le problematiche esistono, come in tutte le attività industriali che coinvolgono enormi quantità di materiale ed enormi quantità di persone, ma la competenza dei dirigenti non la può mettere in dubbio nessuno. Non si mette sul mercato una moderna nave all'anno (a volte anche due nello stesso anno) se la compagnia che lo fa non ha capacità specifiche assolute. E se non bastasse, c'è da aggiungere che molte compagnie appartengono a "corporations" che si possono permettere di mantenere un dipartimento per il controllo della qualità indipendente da tutte le compagnie appartenenti al gruppo e che riporta i risultati delle ispezioni al vertice di tutto, elenca le non conformità individuate, esige la correzione e controlla che si rientri nel livello richiesto dalle regole interne nei tempi previsti. Va detto anche che il livello delle regole interne è superiore a quello richiesto dagli enti ufficiali di sorveglianza.

{swf}ship2|400|300|1{/swf}

Allora perché si verificano gli incidenti ?

Ma perché non basta mai l'essere attenti, l'essere prudenti, prevenire, riparare, migliorare, controllare, imparare, insegnare. Specialmente sulle navi. Nel mio ultimo giorno di lavoro dopo 45 anni di carriera, ho ancora imparato qualcosa per migliorare la sicurezza.

Perché il lavoro in mare viene svolto in un ambiente diverso da quello "naturale".

I membri dell'equipaggio, nelle loro attività non fanno soltanto il lavoro previsto dal loro titolo professionale.

Esiste anche l'attività di sicurezza (safety) nella quale si viene istruiti quasi tutti i giorni e tutto avviene nel rispetto delle convenzioni che regolano le ore di riposo garantite.

I membri dell'equipaggio si dedicano a questo lavoro speciale perché viene mostrato loro quanto sia importante, su una nave, conoscere le mansioni di emergenza. Si tratta di una attività continua di insegnamento e di apprendimento, di familiarizzazione pratica e di ricerca dell'efficienza. Per queste attività e per il livello di efficienza si è costantemente controllati ed ispezionati da esperti interni all'azienda e dalle autorità pubbliche nazionali e internazionali. I risultati di questa dedizione sono decisamente positivi e non solo in fase teorica ma anche in fase pratica, altrimenti non avrebbero potuto, migliaia e migliaia di persone essere evacuate da una nave ed essere state messe in salvo.

E se ad ammainare una lancia c'è un cuoco, può anche darsi che ci DEBBA essere un cuoco ad ammainarla visto che su una nave da crociera chiunque possiede il certificato di idoneità e di assegnazione a determinate mansioni.

Le navi non procedono su binari, si muovono sull'acqua e anche l'acqua si muove. A volte le situazioni sono difficili. Per questo ci devono essere sempre in corso procedimenti e programmi per aumentare la sicurezza e migliorarla sia intervenendo sulla parte tecnica sia sulla parte umana.

In ogni caso, andare in crociera è molto più sicuro di tutte le altre forme di turismo che usano mezzi di trasporto, questo è dimostrato.

Io ho lavorato sulla prima nave della "corporation" più grande del mondo quando era ancora l'unica della flotta. Mi sono ritirato quest'anno e le navi della stessa "corporation" sono più di cento. Saranno ancora di più nel prossimo futuro perché la gente vuole andare in crociera...e fa bene.

CSLC Giuseppe Casini Lemmi (4/2012)

Is Cruising On the Decline?

Absolutely not. It's true that the events of recent months impacted reservations in the immediate aftermath of the Costa Concordia grounding but it's also true that the serious accidents that have occurred recently are a dramatic case of coincidence. Human errors have always been and, unfortunately, will always be made. Technical failures have always and, unfortunately, will always occur.

I recently took an Air France flight from Rio de Janeiro to Paris. Yes, it was the same Air France flight that tragically resulted in hundreds of deaths and disappeared into the Atlantic Ocean last year. The black box has been finally found and as reported by the media, human error was involved. On my flight, I was not flying alone but with hundreds of people. People still choose to fly with Air France every day and we all hope or assume that the airline has taken proper measures to prevent similar disasters.

This month, a Belgian bus struck the wall of a motorway tunnel in Switzerland killing 28 people including 22 children. Human error is suspected. Do you believe that families will no longer send their children on school holidays as a result? Wrong. Funeral services were held and the event is no longer mentioned ... at least in the media.

Collisions between ferries in Pakistan have recently resulted in dozens of deaths. Human error is suspected again, perhaps in conjunction with technical failure. Crazy people in Norway, Syria, Afghanistan and the United States killed dozens of innocent people this year yet none of those cases have been treated by the international media with a comparable lapidation as that of the disaster at Giglio Island.

Not only have they disgraced the man considered directly responsible for the accident (who probably facilitated his own lapidation by not being in the place where almost everyone thought he should have been), the cruise industry has since been blamed for pollution, the use of illegal crew, transport of stowaways, having insufficient means of rescuing and defective organization. The media has intentionally created heroes and cowards. They have elevated and given glory to the authorities who inspected the ship who thought everything was fine before the accident. They are the same authorities who issued certificates documenting the professionalism of the crew before the accident. Certainly, as always in the course of events

such as this, there were behaviors worthy of admiration and those worthy of condemnation.

Many are now saying and writing that the cruising has begun to decline. This is absolutely not true. If it hasn't already, the cruise industry will continue sailing at full capacity and will deliver amazing vacations to millions of happy customers. The cruise market will experience growth for a long time to come ... especially in Europe and Asia. What is the reason? Simply because cruising is the best way to see the world and to enjoy the holidays all things considered: price, duration of the vacation, the amount of locations visited and the mere choice of whether to exhaust yourself with the activities offered onboard or just to relax.

Further measures to prevent future disasters have been taken not only by public institutions and authorities but also by the cruise lines themselves. I spent many years within the technical organization of the most important cruise lines and understand well how personnel "in the field" are managed. All major cruise lines organize professional courses for crew and officers that are above and beyond those required by law. In my experience, I have never known a situation in which assistance was not provided to a shipboard team from the corporate organization – whether relating to the management of crew or for technical support. Required spare parts arrive and if urgent ... they arrive soon. Bridge navigation instruments are systematically updated with more modern versions even when not required by law. New crew members onboard are given the necessary time to integrate into the appropriate level of responsibility.

Certainly problems sometimes exist as in all industrial activities involving a huge amount of material and people. But the competence of the Managers cannot be questioned as a result. It is not possible to introduce a modern vessel every year (and sometimes two in the same year) if a company does not have absolute expertise and skill in the matter.

Most cruise lines are owned by "corporations" that can afford to maintain quality control departments that operate independent of the companies belonging to the group. These departments report the results of inspections to senior management and their highest priority is to list the identified non compliances that require correction and then to verify that the correction has been fully made within a specified amount of time. It must be said that the level of internal rules and regulations is higher than those required by officials and authorities performing similar tasks.

So, why then do accidents occur? Because it's never enough to be careful, to be prudent, to prevent, to repair, to improve, to control, to learn or to teach ... especially on ships. On my last

day of work after a career spanning 45 years, I learned something to improve safety. The work done at sea is performed in a different environment than the natural one. Crew members, in all activities, are not only required to carry out the job responsibilities required of their position. They must also understand, think about and practice SAFETY in every activity every day ensuring that everything complies with various conventions that even regulate guaranteed rest hours. Crew members are dedicated to this special work because they are shown the importance of knowing how to react and act in an emergency onboard a ship. It is a never ending activity of teaching and learning, familiarization, practice and research efficiency. These activities and the level of efficiency are constantly monitored and inspected by experts within the company and by public national and international authorities. This dedication produces practical positive results. It would otherwise not be possible to safely evacuate thousands of people from a ship in critical circumstances. And if a life boat is lowered to sea by a cook nothing wrong, because that cook must be in possession of the certificates required to perform that task during an emergency.

Ships do not move on rails. They move on water and the water moves too. Sometimes, unexpected and uncontrollable things happen. For this reason, there must always be current processes and programs designed to increase safety and to improve the technical and human elements. It is a fact that cruising is safer and more secure than any other form of tourism involving public transportation.

Early in my career, I worked onboard the Mardi Gras when the ship was the one and only vessel in her company. Nowadays the same owner is administrating the world's largest cruise corporation. I retired this year and that same group now owns more than 100 ships. Many more ships will be delivered in the near future because people want to go cruising ... and they are right.

Captain Giuseppe Casini Lemmi (4/2012)

Cruzeiros como uma forma de turismo estão sendo desafiados?

Absolutamente não!!!

É verdade que os graves acidentes ocorridos recentemente são um caso de dramática e triste coincidência. Os erros humanos sempre foram e sempre serão (infelizmente). As falhas técnicas sempre ocorreram e sempre vão ocorrer (infelizmente).

Recentemente, voei em um avião da Air France do Rio de Janeiro para Paris. Sim, naquele

famoso voo que no ano passado causou "centenas de mortos e desaparecidos no Oceano Atlântico" e que "finalmente encontraram a caixa-preta". . Conforme relatado pela mídia, houve um erro humano. No vôo deste ano eu não estava sozinho, mas junto com centenas de pessoas. As pessoas ainda voam com Air France. Espera-se que a companhia tenha tomado precauções e medidas sérias para evitar desastres semelhantes àquele do ano passado. Este mês, um ônibus belga bateu na parede de um túnel de auto-estrada na Suíça, matando 28 pessoas, incluindo 22 crianças. Suspeita-se o erro humano.

Você acredita que agora as famílias não vão mandar os seus filhos para as férias escolares? Errado. Os serviços fúnebres foram feitos e não se falou mais do assunto (pelo menos nos meios de comunicação). Colisões entre balsas no Paquistão estes dias, têm como resultado uma dezenas de mortes. Suspeita-se de erro humano, talvez em conjunto com falha técnica. Colisão entre barcos no Paquistão nestes últimos meses teve como consequência dezenas e dezenas de mortos.

Suspeita-se de erro humano conjugado com avaria técnica.

Loucos na Noruega, na Siria, no Afganistão, nos EEUSA mataram dezenas de inocentes neste ano.

Bem, nenhum desses casos foram citados com tanto apedrejamento pela mídia internacional quanto as notícias veiculadas após o acidente do navio na ilha de Giglio. Refiro-me não só a desgraça do homem diretamente responsável pelo infortúnio do ocorrido, com as pessoas e a mídia opinando de como ele deveria ter procedido., como deveria ter agido.

Refiro-me também à difamação do sistema gigante de cruzeiros. Se atribuiu todos os males aos navios de cruzeiros: a poluição, equipamentos velhos, transporte de clandestinos, deficiência da organização ...

Os meios de comunicação criaram heróis e covardes. Enfatizaram que as pessoas que representam a agência

inspeccionaram o navio e toda sua tripulação e atestaram que estava tudo bem. A mesma entidade pública que fez esta inspeção

emitiu certificados com seu parecer de que tudo estava bem.

Claro que, no curso dos acontecimentos, como sempre, houve comportamentos dignos de admiração e dignos de condenação.

Muitos têm dito e escrito que o turismo de cruzeiros já começou a declinar.

Mas não. Os cruzeiros vão continuar a trabalhar em plena capacidade e ainda fazer milhões de clientes satisfeitos e felizes e esta quantidade de clientes vai crescer por um muito tempo, especialmente na Europa e na Ásia.

Será assim, simplesmente porque "o cruzeiro" é a melhor e mais cômoda maneira de fazer turismo e aproveitar as férias, devendo ser considerado o preço, tempo da viagem e percurso, refeições, visita às diversas localidades, entretenimento, e o conjunto forte de atividades oferecidos pelo navio onde o passageiro pode usufruir de tudo ou simplesmente relaxar.

Para tomar medidas para evitar desastres futuros deverão estar empenhadas não só as instituições públicas, mas também e sobretudo, as companhias de cruzeiro.

Conheço a organização técnica e a gestão de pessoal no setor. As companhias mais importantes organizam cursos profissionais para seu pessoal, além daqueles exigidos por lei. Em todas as oportunidades que solicitei recebi total assistência da Companhia. Sempre recebi

total suporte tanto pela parte técnica quanto pela parte dos equipamentos e gerenciamento de equipes. As peças de reposição quando necessárias chegavam com a devida urgência..
Nossas ferramentas sempre foram atualizadas com desempenho moderno, mesmo quando não "exigido por lei".

Novos funcionários sempre enviados a bordo com o tempo necessário para integrar-se à equipe com total habilidade no setor de sua responsabilidade

Certamente os problemas existem, como em todas as atividades principalmente esta atividade industrial que envolve enorme quantidade de material e de pessoas mas a competência dos dirigentes não se pode colocar em dúvida. Não se entrega ao mercado de turismo um moderno navio por ano (às vezes dois como exemplo este ano) se a companhia não tem capacidade total e absoluta.

E se isso não bastasse devemos acrescentar que muitas empresas são de propriedade das "corporações" que podem se dar ao luxo de manter um departamento de controle de qualidade independente de todas as empresas pertencentes ao grupo e reportar os resultados das inspeções com isenção, relatando as ocorrências, obedecendo as regras internas e listando o não cumprimento identificado, requerendo total correção, e verificando se tudo está dentro do nível exigido pelas regras. Deve ser dito que o nível de normas internas é maior do que o exigido pela vigilância oficial.

Então por que "os acidentes ocorrem?"

Por que "nunca é o suficiente ter cuidado, ser prudente, para prevenir, reparar, melhorar o controle, aprender, ensinar.

Especialmente em navios.

Até meu último dia de trabalho após 45 anos de carreira, eu aprendi alguma coisa para melhorar a segurança.

Por que 'o trabalho no mar é realizado em um ambiente diferente do natural.

Os membros da tripulação, em suas atividades "não executam somente o trabalho necessário pelo respectivo título profissional.

Há também e principalmente a atividade de segurança no qual é ensinado e treinado quase todos os dias e tudo está em conformidade com as convenções que regulam as horas de descanso garantido.

Os membros da tripulação são dedicados a esse trabalho especial, porque foram conscientizados do quanto é importante e vital a segurança a bordo.

Embarcam para desenvolver seu trabalho a bordo de um navio, conhecendo as tarefas de emergência. É uma atividade contínua de ensino e aprendizagem, prática de familiarização e eficiência da investigação. Para essas atividades o nível de eficiência de cada tripulante é constantemente monitorado e inspecionado por especialistas dentro da empresa, pelas autoridades públicas a nível nacional e internacional.

Os resultados desta dedicação são muito positivos e não apenas na fase de teoria, mas também durante a prática, caso contrário, não poderiam, milhares e milhares de pessoas serem evacuadas de um navio e serem resgatadas e salvas.

Em um navio de cruzeiro todos possuem o certificado de aptidão e atribuição de tarefas específicas.

Os navios não andam sobre trilhos para seguir em frente mas na 'água e a água se

move. Às vezes as situações são difíceis, são muito ruins e delicadas. Por isso, estão sempre em andamento procedimentos e programas para aumentar a segurança agindo sobre a parte técnica é a parte humana.

Em qualquer caso, é demonstrado que desfrutar de um cruzeiros e 'muito mais' garantido e seguro que todas as outras formas de turismo em que se utilizam transportes.

Eu trabalhei no primeiro navio da "corporação" maior do mundo quando este era o unico navio da frota. Eu me aposentei este ano e os navios da "corporação" são mais de cem.

Será ainda mais no futuro próximo, porque as pessoas querem ir em um cruzeiro ... e fazem muito bem!

Captain Giuseppe Casini Lemmi (4/2012)