



M/V MONTECRISTO

In questo numero:

Il Gruppo D'Alesio informa

- ✘ **M/V MONTECRISTO**
- ✘ **Gli eroi della Montecristo – Ottobre 2011**
- ✘ **Fiocco Rosa in casa D'Alesio**

Rubriche di settore

- ✘ **Uff. Vetting - Novità legislative del 2012**
- ✘ **Uff. QSA – La politica della compagnia compie 20 anni**

Highlights:

D'Alesio Group News:

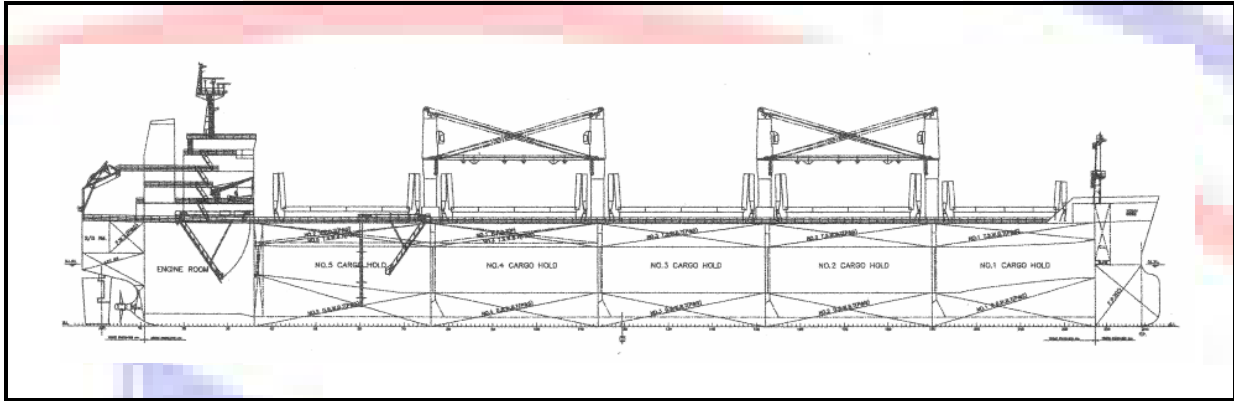
- ✘ **M/V MONTECRISTO**
- ✘ **October 2011 - The heroes of M/v Montecristo**
- ✘ **New born in D'Alesio Family**

In-depth Column

- Vetting Dept. - Law and Regulation innovations for 2012**
- QSA Dept. - The policy of the company celebrates 20 years**

Il Gruppo D'Alesio informa

M/V MONTECRISTO



Il 10 giugno 2011, presso il cantiere Coreano Hyundai Mipo, è stata consegnata la **M/N Montecristo**, prima portarinfuse della speciale classe Supramax da 56.000 dwt della **Dalmare S.p.A.** L'unità navale, battezzata con il nome dell'isola dell'arcipelago Toscano, con un equipaggio di 20 persone italiano e straniero sarà impiegata sulle grandi rotte internazionali per la movimentazione di carichi di minerali, carbone e grano e entrerà in servizio per il momento sul mercato spot. La m/n Montecristo, bulk carrier di classe Supramax da oltre 55.000 tpi, ha una lunghezza ft di 188 metri ed una larghezza massima di 32, con un'immersione massima di quasi 13 metri. La nave è abilitata al trasporto di varie tipologie: tutti i carichi di tipo A e C (IMSBC Code), molti carichi solidi alla rinfusa di tipo B, inclusi carbone e pet coke. Nonché rottami metallici, rotoli d'acciaio e minerale di ferro. La portata lorda in acque di mare (p.s. 1,025) è pari a 55.490 MT al pescaggio massimo di 12,85 m. Il volume delle stive del carico è di circa 71.226 mc. Le sue 5 stive sono servite da 4 gru elettroidrauliche tipo GLB2 da 36 tonnellate della MacGREGOR (ora Cargotec) che ha fornito anche i 5 portelloni elettroidraulici delle stive. Su tali gru possono essere installate 4 benne radiocomandate con portata variabile in funzione della densità del carico, utilizzate per la discarica dei prodotti solidi in bulk con mezzi propri: in tal caso la portata si riduce a 24t (era 36t al gancio). I portelloni a comando elettroidraulico sono dotati degli accessori per la tenuta stagna, per l'aerazione del carico, per il drenaggio dell'acqua di scorrimento delle ruote, ed altri dispositivi di protezione del carico.

Le operazioni di carica e scarica devono tener conto delle norme del codice IMSB e dell'analisi del computer Load Master per garantire

*The 10th June 2011, at the Hyundai Mipo Korean shipyard, the **M/V Montecristo** was delivered, the first bulk carrier of the special Supermax class of 56.000 dwt of **Dalmare S.p.A.** The vessel, christened with the name of the island of the Tuscan archipelago, with a crew of 20 Italian and foreign people, will be employed on the great international sea routes for the shipment of coal, mineral and wheat cargos and it will, for the moment, enter into service on the spot market. The M/V Montecristo, a bulk carrier of the Supermax class of over 55.000 tpi is 188 mt long and a maximum width of 32 mt, with a maximum draught of almost 13 metres. The vessel is certified for the transportation of various types of cargoes: all Type A and C (IMSBC Code) cargoes, many solid type B cargoes in bulk, including coal and pet coke. As well as scrap metal, steel rolls and iron minerals. The gross tonnage in seawater (sw 1,025) is equal to 55.490 MT at the maximum draught of 12,85 mt. The volume of the cargo holds is about 71.226 cm. Its 5 holds are equipped with 5 electro-hydraulic cranes of the GLB2 type with a capacity of 36 tonnes made by MacGREGOR (now Cargotec) that has also supplied the 5 electro-hydraulic cargo hatches of the holds. Four remote controlled grabs can be installed on these cranes with variable capacity depending on the cargo's density, used for unloading products in bulk using the vessel's own means: in this case the capacity is reduced to 24T (it was 36T at the hook). The electro-hydraulic hatches are equipped with accessories that make them watertight, for the ventilation of the cargo, to drain the sliding water of the wheels, and for other cargo devices. The loading and unloading operations shall take into consideration the regulations of the IMSB and of the Load Master computer analysis to ensure essential constant stability.*

The loading operations can be carried out by the CCR simultaneously with the ballast unloading operations.

la stabilità costantemente indispensabile.

Le operazioni di caricazione possono essere eseguite dalla CCR contemporaneamente alle operazioni di scarica della zavorra.

La propulsione, data da un'elica a 4 pale, del diametro di 6 metri, al regime di 115 giri/minazionata dalla potenza NCR di quasi 8MW del motore diesel MAN B&W 6S50MCC, realizza la velocità contrattuale di 14,5 nodi che consente alla nave un'autonomia di circa 16.000 miglia o 55 giorni.

La capacità complessiva delle stive è di oltre 71.000mc per il trasporto di carbone, minerale di ferro, granaglie, bobine di profilati d'acciaio ed altri carichi di classe B e C (codice IMSBC). Con dotazioni di sicurezza per 30 persone, la nave considera il comfort dell'equipaggio (20 persone) con due sale mensa e salette per ricreazione, con impianto ricezione satellitare (4 canali) e DVD su tutti gli apparecchi video negli spazi comuni e nelle 24 cabine (23 singole ed 1 doppia) distribuite su tre ponti. Per la comunicazione informatizzata, la rete di pc di bordo consente la compilazione e l'invio alla sede della Compagnia armatrice di moduli e documenti, nonché di email con gli uffici. Nell'estrema poppa della nave in timoneria e sotto il ponte di coperta è situata la "cittadella", alla quale si accede tramite porte rinforzate dotate di dispositivi di chiusura dall'interno.

Il locale creato in funzione di emergenza antipirateria ha un'ampiezza di circa 300 metri quadrati e dispone, oltre ad apparecchiature idonee ad intervenire sugli organi di governo della nave, di bagni chimici, viveri ed acqua per un'autonomia di una decina di giorni.

Per i macchinari di coperta, idraulici e telecomandati, vi sono a Prora 2 gruppi combinati salpancore/verricello (tiro 26/12 tonn) e a poppa 2 gruppi verricello con tiro 12 tonn.: ciò assicura ormeggio con 8 cavi a tamburo ed altri a bitta.

Classificata dal RINA, la M/n Montecristo ha ottenuto, tra le altre notazioni, la GreenStar (che comprende le notazioni di eco-compatibilità CleanAir e CleanSea) e la LSF che certifica l'attitudine, ove richiesta, all'uso di combustibile LSF con bassissimo tenore di zolfo (< 0,10% S) reso obbligatorio dalla Direttiva Europea UE 2005/33/CE attuata in Italia con D.L. n. 205 del 19/11/2007 per tutte le navi in un porto dell'UE sin dal 1.1.2010, nelle aree SECA sin dal 1/1/2015 ed ovunque nei mari del mondo dal 1/1/2020.

The propulsion, supplied by a four blade propeller, with a 6 metre diameter, at 115 RPM with a power NCR of almost 8MW of the MAN B&W 6S50MCC Diesel Engine, ensures a contract speed of 14,5 knots that allows the vessel to travel 16.000 miles or for 55 days.

The total capacity of the holds is over 71.000 CM for the transportation of coal, iron mineral, grain, reels of profiled steel and other B and C class cargoes (IMSBC code). With safety equipment for 30 people, the vessel ensures the comfort for the crew (20 persons) with 2 mess rooms and small recreation rooms, with a satellite receiver system (4 channels) and DVD for all the video screens in the common areas and in the 24 cabins (23 single and 1 double) located on three decks. Regarding digital communication, the onboard pc network allows the compilation and the forwarding to the Company Headquarter of forms and documents, as well as emails to the various departments. At the far stern of the vessel in the steering gear and underneath the deck there is the "Citadel", that can be accessed through reinforced doors which can be locked from the inside.

The room, created for anti-piracy emergencies, is about 300 sq mt and is equipped with, besides those devices to control the steering systems of the vessel, chemical toilettes, food and water for about 10 days.

As far as the deck machinery is concerned, both hydraulically operated and remote controlled, on the bow there are two combined up-anchor/winch groups (26/12 ton pull) and 2 winches aft with a 12 ton pull: this ensures a mooring with 8 lines.

Classified by RINA, the M/V Montecristo has obtained, amongst other annotations, the GreenStar (which includes annotations of eco-compatibility, CleanAir and CleanSea) and the LSF that certifies the capability, where required, to use LSF fuel with a very low sulphur content (< 0,10% S), made compulsory by the European Directive EU 2005/33/CE adopted in Italy with the D.L. nr. 205 dated 19/11/2007 for all vessel in a EU port from 1.1.2010, in the SECA areas from 1/1/2015 and anywhere at sea from 1/1/2020.



Il **10 Ottobre 2011** alle prime luci dell'alba Diego Scussat, il comandante della motonave **Montecristo**, lancia l'allarme: a 620 miglia dalle coste somale la portarinfuse della Dalmare è stata attaccata dai pirati.

Da quel momento cessa ogni comunicazione con la nave. Iniziano così le ore più lunghe che l'equipaggio della Montecristo e la storica compagnia di shipping livornese abbiano mai vissuto. Il silenzio che ha seguito l'allarme faceva pensare che l'equipaggio fosse effettivamente caduto nelle mani dei pirati. A bordo del mercantile viaggiavano 23 uomini; sei ucraini, dieci indiani e sette italiani: il comandante, i due ufficiali Stefano Mariotti e Luca Giglioli, quattro addetti alla sicurezza disarmati. La portarinfuse, costruita presso i cantieri navali Hyundai-Mipo di Seul e varata nel Giugno 2011, era salpata da Liverpool e faceva rotta verso il porto di Phu My in Vietnam con un carico di materiali ferrosi. Aveva già attraversato il Golfo di Aden sotto la scorta di una nave militare giapponese; ma i pirati, con le navi madre che trasportano i barchini utilizzati per gli arrembaggi, aspettavano proprio a Est dell'area dove terminano le scorte delle flotte internazionali. Da quella zona hanno potuto portare a termine l'attacco correndo meno rischi. Quella mattina, alle 6.45 ora italiana, il comandante era riuscito a premere il pulsante che trasmette l'allarme sicurezza agli uffici livornesi della Dalmare e a mettersi in contatto con il comando interforze che garantisce la navigazione in quell'area. L'ultima informazione che il veneziano Diego Scussat aveva potuto trasmettere alle autorità competenti parlava di un barchino con cinque pirati armati a bordo che attaccava la Montecristo.

La vicenda si è risolta presto e positivamente, caso rarissimo nella storia della pirateria, ma la mattina del 10 Ottobre quando si sono interrotte le comunicazioni i timori per la sorte dell'equipaggio erano fortissimi.

On **October 10 2011** at the break of dawn Diego Scussat, the Master of the motor ship **Montecristo**, raises the alarm: at 620 miles from the Somali coast the Dalmare bulk carrier was attacked by pirates.

From that moment all communication ceased with the vessel. The longest hours that the crew of the Montecristo and the historic shipping company from Livorno ever lived through started in this way. It was thought that because of the silence that followed the alarm that the crew had fallen into the hands of pirates.

On board the vessel there were 23 men; six Ukrainians, ten Indians and seven Italians: the Master, the two officers Stefano Mariotti and Luca Giglioli, four unarmed security personnel. The bulk carrier built at the Hyundai-Mipo shipyard in Seoul and launched in June 2011, set sail from Liverpool and was headed towards the port of Phu My in Vietnam with a cargo of ferrous materials. It had already travelled across the Gulf of Aden escorted by a Japanese military ship; but the pirates, with the mother ships that transport the small vessels used for boarding, were waiting East of the area where the escorting of the international fleets terminates. From that area they were able to carry out the attack with less risks involved. That morning, at 6.45 Italian time, the Master was able to push the button that transmitted the safety alarm to the Dalmare offices in Livorno and to get in contact with the interservices command that guarantee navigation in that area. The last information that Diego Scussat from Venice could transmit to the appropriate authorities spoke about a small vessel with five armed pirates on board that attacked the Montecristo.



Il Comandante Diego Scussat, nato a Venezia cinquanta anni fa, ha alle spalle più di trent'anni di navigazione. Era lui a Guidare l'equipaggio della Montecristo.

Può raccontarci cosa accadde quella mattina?

"Abbiamo notato un bersaglio sospetto nel radar, poi ci siamo accertati che si trattava di cinque pirati

armati. E' scattato il piano di sicurezza. I pirati hanno sparato un primo colpo con il lanciarazzi, sfiorando il ponte della nave. Abbiamo messo in atto tutte le misure di sicurezza passive manovrando la nave cercando di evitare l'arrembaggio e utilizzando anche il getto d'acqua degli idranti. Quando mi sono reso conto che i pirati stavano per sparare un secondo colpo di Rpg ho dato a tutti l'ordine di rifugiarsi nella cittadella. A questo punto sono arrivati altri sei pirati armati. Quando ho visto che stavano per salire a bordo anche io mi sono diretto verso la cittadella. Da lì siamo riusciti a mantenere il controllo della nave, evitando che i pirati ci conducessero verso le coste somale. "



Ponte di comando danneggiato dai colpi di granata dai pirati

La "cittadella" ha svolto un ruolo fondamentale nell'evoluzione positiva della vicenda. E' una camera di sicurezza temporanea sottocoperta che ha lo scopo di proteggere l'equipaggio evitando ogni contatto dall'esterno. E' blindata e dotata di tutto ciò che occorre alla sopravvivenza di chi vi si rifugia. Rinchiudendosi della "cittadella", il comandante Scussat, con il suo equipaggio, ha evitato che i pirati prendessero il completo comando della nave.

The situation was resolved quickly and with a positive outcome, a rare event in pirate history, but the morning of the 10th of October when communication was interrupted, the fear for the fate of the crew was very real.

The Master Diego Scussat, born in Venice fifty years ago, has more than thirty years of navigation experience. He was leading the crew of the Montecristo.

Can you tell us what happened that morning?

"We had noticed a suspicious target on the radar, then we established that there were five armed pirates. The safety plan was put in place. The pirates fired a first shot with the rocket launcher, coming close to the bridge of the vessel. We put into action all the passive safety measures maneuvering the vessel trying to avoid the embarkation also using jets of water from the hydrants. When I realized that the pirates were about to fire a second shot with the Rpg I gave the order for everyone to take refuge in the citadel. At that moment six other armed pirates arrived. When I saw that they were about to come on board I also went towards the citadel. From there we were able to maintain control of the vessel, preventing the pirates from bringing us towards the Somali coast."

The "citadel" played a fundamental role in the positive outcome of the situation. It is a temporary safety room below deck that has the goal to protect the crew avoiding all contact with the outside. It is armoured and equipped with all that is needed for survival for those that take refuge there. Closing himself in the "citadel", the Master Scussat, with his crew, denied the pirates from taking complete control of the vessel.

How did you pass those hours closed in the "citadel"?

"The night that followed was very long. We were barricaded in the armoured room, the pirates outside on the bridge. Until dawn the attackers kept silent, maybe in the hope that we would think that they had left us free and that we would open the door. But in the morning they started to force the door open with blows and shots and they started to vandalize the vessel. In the meantime we were able to direct the vessel towards the Oman coast, along a route that we knew we would meet with international forces. For this I must

Come avete passato quelle ore rinchiusi nella "cittadella"?

"La notte che seguì è stata lunga. Noi asserragliati nella stanza blindata, i corsari fuori sul ponte. Fino all'alba gli assalitori se ne sono stati in silenzio, forse nella speranza che noi pensassimo di essere stati lasciati liberi e aprissimo la porta. Ma al mattino hanno cominciato a forzare la porta con colpi e spari e si sono lasciati andare ad atti di vandalismo nei confronti della nave. Nel frattempo eravamo riusciti a dirigere la nave verso le coste dell'Oman, lungo una rotta sulla quale sapevamo di incontrare le forze internazionali. Per questo devo ringraziare tutto l'equipaggio e il team di sicurezza: ciascuno ha dimostrato una grande professionalità nella più difficile delle situazioni. Tutti hanno mantenuto sempre la calma e la lucidità. E' per questo che oggi possiamo parlarne così. "

Comunicare con l'esterno era impossibile, eppure sembra che siate stati proprio voi a dare il via libera affinché i soccorsi militari intervenissero. Come avete fatto?

"Dopo aver avvistato una nave americana siamo riusciti a lanciare i razzi di soccorso e persino una bottiglia con un messaggio: c'era scritto che l'equipaggio era al sicuro nella cittadella e che le forze militari potevano salire a bordo senza rischiare la nostra incolumità."

Sembra incredibile, eppure è stato proprio questo gesto da romanzo d'avventura a permettere la cattura dei pirati e il salvataggio di tutto l'equipaggio. Chi vi ha liberati, alla fine?

"In breve tempo è sopraggiunta anche una nave della Marina Militare Britannica, il nostro messaggio è stato raccolto e così, verso sera, sono intervenuti i Royal Marines che hanno arrestato i pirati e messo in sicurezza la Montecristo."

thank all of the crew and the security team: each one showed great professionalism in a very difficult situation.

Everyone remained very calm and lucid. And it is for this reason that today we can talk about it."



Communication with the outside was impossible, yet it seemed that it was actually you to give the green light so that the military rescue could intervene. How did you do that?

"After we had spotted an American vessel we were able to fire the emergency rocket and even a bottle with a message: it said that the crew was safe in the citadel and that the military force could board without any risk to our safety."

It seems impossible, but it was this gesture from an adventure story that enabled the pirates to be captured and the entire crew to be saved. In the end, who freed you?

"In a short amount of time, a United Kingdom Navy ship also arrived, our message was picked up and so, towards evening, the Royal Marines intervened and arrested the pirates and secured the Montecristo."

NELLO D'ALESIO RACCONTA

Una terribile giornata che per fortuna è finita bene, ma, come ha dichiarato l'armatore Nello D'Alesio quando è giunta la notizia della liberazione, "la fortuna più grande, in questa occasione, è stata quella di avere un equipaggio che ha saputo gestire l'assalto dei pirati alla grande, con sangue freddo e professionalità. Dal comandante fino all'ultimo mozzo. Tutti bravi, perché sono rimasti calmi, hanno adottato le misure di sicurezza e non si sono fatti prendere."

Quale è stata la reazione alla notizia del sequestro?

I primi momenti dopo la notizia dell'attacco alla nostra nave sono stati di sgomento e forte preoccupazione soprattutto per l'incolumità dell'equipaggio

Come avete vissuto quella giornata dalla sede di Livorno?

"Sono state 24 ore di inferno per me, la mia famiglia e per tutti i miei collaboratori. E' la prima volta che accade una cosa del genere ad una nostra nave. Sapevo che quelle rotte sono pericolose e per questo il personale ha seguito dei corsi, inoltre avevamo affiancato all'equipaggio del personale di sicurezza disarmato, ma la speranza è sempre che misure di questo genere non servano. Abbiamo subito avvertito le famiglie dei nostri marittimi e del team di sicurezza, rimanendo sempre in contatto con loro. Siamo rimasti in comunicazione con tutte le autorità italiane e internazionali per far fronte all'emergenza, ma il mio pensiero era rivolto costantemente ai miei uomini, il resto erano solo numeri e carte. Quando abbiamo saputo che erano salvi la gioia e la commozione sono state grandi. Sono partito subito per il porto di Fujarah negli Emirati Arabi, dove la Montecristo, scortata dalla fregata Andrea Doria della Marina Militare Italiana si stava dirigendo per essere riparata. Così ho accolto e ringraziato di persona tutto l'equipaggio.

Vorrei ringraziare il Comandante Scussat, tutti i marittimi e il team di sicurezza per aver saputo far fronte con tanta prontezza a una situazione così drammatica, e tutte le autorità nazionali e internazionali che hanno permesso una così rapida soluzione dell'emergenza."

NELLO D'ALESIO TELLS THE STORY

A terrible day that luckily ended well, but, as stated by the Ship Owner Nello D'Alesio when the news of the liberation arrived, "the greatest luck, in this occasion, was to have a crew that was able to handle the assault of the pirates in an outstanding manner, keeping a level head and with professionalism. Starting from the Master all the way to the last ship boy. They all did well, because they managed to stay calm, they put in place the security measures and they didn't permit the pirates to capture them."

How did you live that day at the Livorno Headquarters?

"It was 24 hours of hell for me, for my family and for all of my collaborators. It's the first time that something like this happens to one of our vessels. I knew those routes were dangerous and for this reason the personnel had followed courses, furthermore we had placed unarmed security personnel on board, but there's always the hope that these measures will not be needed. We immediately informed our seamen's families and the security team, always remaining in contact with them. We stayed in contact with all of the Italian and international authorities to deal with the emergency, but my thoughts were constantly with my men, the rest was only numbers and paper. When we found out that they were safe the joy and the commotion was enormous. They immediately left for the port of Fujarah in the Arab Emirates where the Montecristo, escorted by the Italian Navy frigate Andrea Doria, that was en route to be repaired. That's how I met and personally thanked all of the crew.

I would like to thank Master Scussat, all of the seamen and the security team for knowing how to deal quickly to a very dramatic situation, and all of the national and international authorities that allowed for a very rapid solution to the emergency."

Quali procedure avete attivato?

Tutto lo staff della Compagnia, compresa l'intera famiglia D'Alesio ha preso subito posizione nella sala d'emergenza predisposta nei nostri uffici e, ciascuno, in funzione dei propri compiti ha avviato i contatti sia nazionali che internazionali con le varie Autorità preposte. In questo frangente, purtroppo, non è stato possibile avere un contatto diretto con la nave in quanto i pirati, appena saliti a bordo, avevano manomesso tutti i sistemi di comunicazione rendendoli inutilizzabili.



L'armatore Nello D'Alesio a bordo della Montecristo subito dopo la liberazione.

The ship owner Nello D'Alesio on board the Montecristo immediately after the liberation

Ci descrive i momenti che hanno preceduto la decisione di liberare la nave?

Sono stati sicuramente i momenti più cruciali perché si trattava di prendere la più difficile e sofferta delle decisioni. Ricordo le frenetiche consultazioni e l'ok è stato dato solo quando abbiamo avuto dalle Autorità militari e politiche la certezza assoluta che l'equipaggio della Montecristo era al sicuro nella "cittadella".

Which procedures did you activate?

All the Company staff, including the entire D'Alesio family immediately took position in the emergency room organized in our headquarters and, everyone, according to their own tasks started making contact both nationally and internationally with the various authorities in charge. In this circumstance, unfortunately, it wasn't possible to have direct contact with the vessel as the pirates, as soon as they boarded, damaged all the communication systems making them unusable.



Describe to us the moments that preceded the decision to free the vessel?

They were probably the most crucial moments because the most difficult and hard decisions had to be made. I remember the frenetic consultations and the ok was given only when we had, from the political and military Authority, the absolute certainty that the crew of the Montecristo was safe in the "citadel".

Was it thanks to the presence of the contractors on board that the crew seemed well trained?

The policy of our company has always been to have an efficient, prepared and quality crew. We are very proud of this but I would also like to point out that the four contractors, who embarked at Suez, carried out an excellent job both on a training and operational level notwithstanding that they were unarmed as established by the current Italian law. Certainly once they were closed in the citadel, the crew with the equipment present on board, were able to tamper with the compass and the other navigational systems, disorientating the pirates who then ended up in the hands of the Nato Task Force.

L'equipaggio è sembrato ben addestrato grazie alla presenza dei contractors a bordo?

La politica della nostra compagnia è sempre stata quella di avere equipaggi di qualità, efficienti e preparati. Di questo ne siamo orgogliosi anche se voglio ricordare che i quattro contractors, imbarcati a Suez, hanno svolto un lavoro eccellente sia a livello di training sia in fase operativa nonostante fossero privi di armi come prescrive fino ad oggi la Legge italiana. Certo una volta rinchiuso al sicuro nella cittadella, l'equipaggio con le dotazioni di bordo presenti, è stato abile nel manomettere la bussola e gli altri sistemi di navigazione, disorientando i pirati che sono così finiti nelle mani della Task Force Nato.

Cosa rimane dopo questa esperienza?

Rimane innanzitutto la soddisfazione per il felice epilogo e mi preme esprimere la solidarietà della nostra azienda a tutti i marittimi imbarcati ed ai loro familiari con i quali siamo rimasti in costante contatto tranquillizzandoli durante le fasi del sequestro e della liberazione della nave. Voglio, inoltre, esprimere il nostro apprezzamento verso le Istituzioni italiane ed internazionali,

nessuna esclusa, alla task force dell'operazione NatoOceanShield e alla Marina militare italiana che hanno dimostrato un alto grado di professionalità nella gestione di questa emergenza.

Certo, mi rendo conto che ancora qualche passo normativo debba essere compiuto dal nostro Governo per definire le modalità d'imbarco di contractors, ma in questo momento voglio ribadire con convinzione che, pur essendo stati colpiti da questa brutta esperienza, allo stesso tempo ci sentiamo più forti e spronati ulteriormente a proseguire nel nostro lavoro di armatori con l'impegno di sempre.

Fiocco rosa in casa D'Alesio

Il 31 Luglio 2011 è nata **Elisabetta**, la secondogenita di Francesco e Valentina D'Alesio, che amplia così la quarta generazione D'Alesio.



What stays with you after an experience like this?

First of all the satisfaction for the happy ending and I wish to convey the solidarity of our company to all the seamen embarked and to their families with whom we remained in constant contact trying to reassure them during the phases of the kidnapping and of the liberation of the vessel. I would like, furthermore, to express our appreciation without exception to the Italian and international Institutions, to the task force of the operation NatoOceanShield and to the Italian Navy that showed a very high level of professionalism in managing this emergency. Certainly, I realize that more steps should be done by our Government regarding regulations to define the embarkation procedures for the contractors, but in this moment I want to strongly stress that, even though we have been struck by this awful experience, at the same time we feel stronger and spurred on to continue with our work as ship owners with the same commitment as always.

New born in D'Alesio Family

July 31, 2011 was born Elisabetta, the second child of Francesco and Valentina D'Alesio, expands so that the fourth generation D'Alesio.

Rubriche di settore

Uff. Vetting

Novità legislative del 2012.

Per l'anno 2012 si segnala l'entrata in vigore di alcuni nuovi aspetti normativi, secondo il calendario seguente:

Dal 01/01/2012:

- ✚ Riduzione al 3.5% del tenore max di zolfo dell'olio combustibile (Res MEPC.176(58) che emenda l'Annesso VI della Marpol) e conseguente modifica del punto 2.3 del supplemento al certificato IAPP con inserimento dei nuovi limiti (Res.194(61)).
- ✚ Obbligo di utilizzare un combustibile con tenore di zolfo inferiore a 0.1% per navi ormeggiate in porti turchi. La normativa turca ricalca la Direttiva comunitaria 2005/33.
- ✚ Obbligo di avere a bordo procedure per la gestione delle operazioni di rimorchio (Emergency towing procedures) (Res MSC.256(84) che emenda la Convenzione SOLAS)
- ✚ Navi che viaggiano nelle acque territoriali della Cina: obbligo di stipulare un contratto con un società di Oil Spill Response approvata dalla Cina
- ✚ Obbligo di avere a bordo delle navi petroliere che ricadono sotto la Convenzione Solas almeno uno strumento portatile di rilevazione ossigeno (Res MSC.291(87) che emenda la Convenzione SOLAS) - **NOTA:** per tale aspetto le nostre navi sono già conformi

Dal 01/07/2012

- ✚ BNWAS: Obbligo per le navi da carico con stazza lorda uguale o superiore a 3000 t e costruite prima del 1/7/2011 di avere a bordo un sistema BNWAS conforme agli standard definiti nella Res. MSC.128(75) e in funzionamento il primo Survey successivo al 1/7/2012 (Res. MSC.282(86)).
- ✚ AIS: Obbligo di sottoporre annualmente l'AIS a testa parte di un Ente di controllo approvato. Copia del rapporto di test deve

Vetting dept.

Law and Regulation innovations for 2012

For 2012 it is to be noted the some new regulation aspects coming into effect, according to the following calendar:

From 01/01/2012:

- ✚ Reduction to 3.5% of the max sulphur content of the combustible oil (Res MEPC.176 (58) that revises the VI Annex of Marpol) and consequent modification of point 2.3 of the supplement of the certificate IAPP with the insertion of new limits (Res.194 (61)).
- ✚ Obligation to use a combustible with a sulphur content inferior to 0.1% for vessels anchored in Turkish ports. The Turkish regulation follows the Community Guidelines 2005/33.
- ✚ Obligation to have procedures on board for the management of the towing operations (Emergency towing procedures) (Res MSC.256 (84) that revises the SOLAS Convention)
- ✚ Ship trading within China territorial waters to have a contract with an approved Oil Spill Response Company
- ✚ All tankers to be equipped with at least one portable instrument for measuring oxygen (Res MSC.291(87) che emenda la Convenzione SOLAS) - **NOTE:** our vessels are already in compliance with this requirement.

From 01/07/2012

- ✚ BNWAS: cargo ships of 3.000 gross tonnages and upwards constructed before 1/7/2011, to be fitted with BNWAS complying with standards not inferior to those adopted in Res. MSC.128(75) and being in operation whenever the ship is underway at sea no later than the first survey after 1 july 2012 (Res. MSC.282(86)).
- ✚ AIS: to be subjected to an annual test conducted by an approved surveyor. A copy of the test report shall be retained on board the ship. (Res. MSC.308(88))

essere conservata a bordo (Res. MSC.308(88))

- ✚ *Biscagline: a partire dal 1/7/2012 le nuove biscagline installate a bordo dovranno essere certificate dal costruttore, identificate a bordo in maniera permanente e sottoposte a controlli periodici (Res. MSC.308(88))*
- ✚ *Certificati Safety Construction e Safety equipment: dovranno essere emessi nel nuovo formato previsto dalla Res. MSC.308(88)*

- ✚ *Pilot ladders: from 1/7/2012 new ladders installed on board shall be certified by the manufacturer, clearly identified and periodically inspected (Res. MSC.308(88))*

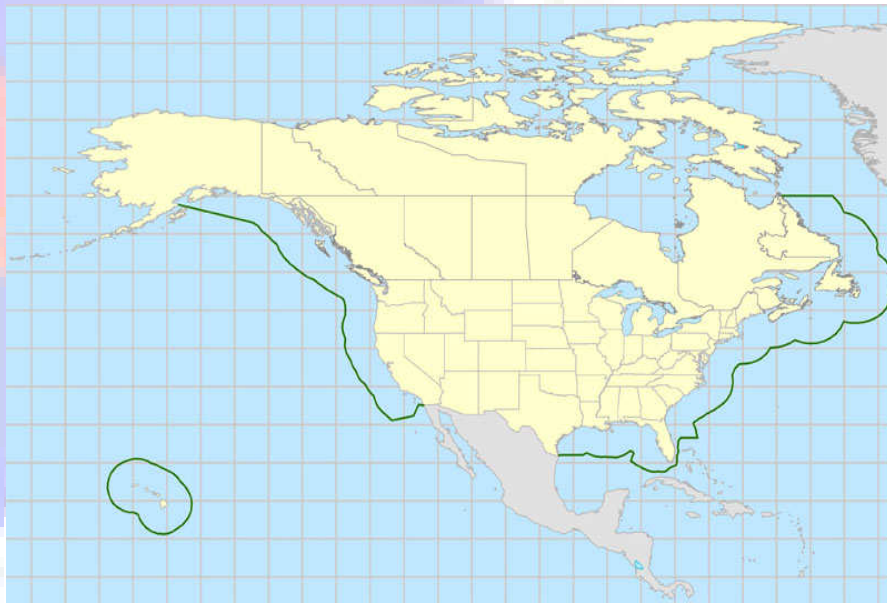
- ✚ *Safety Construction Certificate and Safety Equipment Certificate: shall be issued according new format as per Res.MSC.308(88).*

Dal 01/08/2012:

Entra in vigore l'area ECA del Nord America, che comprende le coste degli Stati Uniti e del Canada oltre che le Hawaii (Res. MEPC.190(60). Tale area si aggiunge a quelle di Mar del Nord e Mar Baltico.

From 01/08/2012:

The area ECA of North America comes into effect, that includes the coasts of the United States and Canada as well as those of Hawaii (Res.MEPC.190(60). This area is added to those of the North Sea and the Baltic Sea.



La nuova area ECA del Nord America (in vigore dal 1/8/2012)

The new ECA area of North America (in effect from 1/8/2012)

Uff. QSA**La politica della compagnia compie 20 anni**

Nella prima metà degli anni '90 le società armatoriali svilupparono un sistema della gestione della sicurezza (SMS) conforme ai requisiti dello ISM Code. La posa della prima pietra fu quella di definire la politica della Compagnia in materia di Sicurezza stabilendo gli obiettivi fondamentali e le modalità operative per poter raggiungere detti obiettivi.

Da allora sono passati quasi 20 anni, durante i quali il settore del trasporto petrolifero via mare si è fatto via via sempre più competitivo ed il semplice conformarsi ai requisiti di legge non è stato più sufficiente per le grandi Società petrolifere: nuovi e sempre più stringenti standard qualitativi ed elevati profili professionali vengono richiesti agli operatori del settore ed il gruppo D'Alesio non è certo rimasto a guardare!

Nel corso degli ultimi anni specialmente, ci siamo dotati di sistemi di gestione della qualità e della protezione ambientale che hanno ottenuto le Certificazioni di conformità rispettivamente: ISO 9001 e ISO 14001.

Questa volontà aziendale di evolvere nella gestione dei temi della qualità, sicurezza ed ambiente è stata certamente riversata prima di tutto proprio nella Politica della Compagnia che nel tempo ha integrato i tre temi per diventare semplicemente Politica QSA.

Il percorso compiuto in questi anni è stato possibile grazie alla capacità di tutti noi a bordo e a terra di condividere i nuovi e più ambiziosi obiettivi ed il modo in cui poterli raggiungere, restando tutti nella stessa direzione. In poche parole abbiamo condiviso i temi della Politica QSA.

Allora oggi, a 20 anni di distanza dalla prima emissione, con 14 navi in flotta su rotte internazionali, contratti con le maggiori Società Petrolifere ed equipaggi di 3 diverse nazionalità, condividere nuovamente la Politica QSA di Compagnia è importante per far capire ai "nuovi" chi siamo e dove vogliamo andare e ricordare ai "vecchi" la strada sin qui percorsa e quella da percorrere tutti i giorni.

Buona navigazione, Gruppo D'Alesio!

QSA Dept.**The policy of the company celebrates 20 years**

Along the first half of '90s, Ship Operators developed a Safety Management System (SMS) in compliance with the requirements set by ISM Code. The foundation stone was laid down by writing the Company Safety Policy and defining the main objectives and the basic principles to achieve such objectives.

Over the past 20 years the oil shipping market has become more and more competitive. Compliance with legal requirements is no longer enough for the Oil Majors: new and more stringent quality standards and high professional skills are required to ship owners but D'Alesio Group did not get left behind!

Especially over the last few years, we developed Quality and Environmental Management Systems that achieved the ISO 9001 e ISO 14001 Certification respectively.

The strong will of the Company to develop themselves on the management of Quality, Safety and Environmental issues has been primarily included in the Company Policy, which has turned into an integrated Policy, simply QSE Policy.

What we have done over the past years is thanks to the ability of all of us onboard and ashore to join the new and more ambitious objectives and how to achieve them, pushing all together in the same direction. In a few words we joined the spirit of the QSE Policy.

Today, after 20 years from the first policy was issued, we manage a fleet of 14 vessels, charter contracts with the most important Oil Majors and crews of three different nationalities. Therefore communicate again the QSE Company Policy is of top importance to explain our new employees who we are and where we are going and remind the old companions the long way covered and the one still to be done.

Fair winds and following seas, D'Alesio Group!

Estratto della Politica QSA



La nostra Mission

Nel settore sempre più competitivo ed esigente del trasporto marittimo di prodotti liquidi (petroliferi e chimici) e solidi alla rinfusa, la nostra sfida quotidiana è la totale soddisfazione del cliente.

La nostra Vision

Operare ogni giorno con la convinzione che si possa evitare di arrecare danni alle persone, all'ambiente circostante e alla proprietà.

I nostri Obiettivi

- ✓ Elevati standard di efficacia ed efficienza della flotta
- ✓ Puntuale rispetto dei contratti di noleggio ed elevati livelli di prestazione
- ✓ Corretta custodia e gestione del carico
- ✓ Sicurezza in mare, prevenzione degli incidenti e perdite di vite umane (zero incidenti)
- ✓ La continua diminuzione dei rischi connessi alle attività lavorative dei propri dipendenti,
- ✓ La protezione dell'ambiente marino da sversamenti di carichi pericolosi, sostanze nocive (zero sversamenti in mare) e dalla contaminazione da microrganismi alloctoni delle acque di zavorra
- ✓ La riduzione, ove possibile, della produzione di rifiuti a bordo, delle emissioni in atmosfera e di quelle acustiche
- ✓ Il contenimento, ove possibile dei consumi di combustibile

Per raggiungere tali obiettivi, la Compagnia ha un Sistema di Gestione QSA basato su

I nostri Principi

- ✓ Aumento della soddisfazione degli stakeholders
- ✓ Miglioramento continuo del sistema di Gestione
- ✓ Miglioramento dell'organizzazione e delle condizioni di lavoro
- ✓ Coinvolgimento di tutti i settori aziendali, valorizzando il ruolo di ciascun collaboratore,
- ✓ Miglioramento continuo della preparazione del personale, tramite adeguati programmi di formazione, inclusa la preparazione per i casi di emergenza
- ✓ Rispetto di tutte le prescrizioni legali applicabili, le convenzioni e norme internazionali, nazionali e di classe, requisiti volontari sottoscritti dalla Compagnia
- ✓ Minimizzazione dei rischi per l'ambiente
- ✓ Attenzione ai processi di comunicazione interna ed esterna, per una efficace diffusione delle informazioni riguardanti la gestione aziendale.

In particolare, la Direzione e i Manager si impegnano a fornire il buon esempio adottando comportamenti nella sostanza e nella forma coerenti con i principi ispiratori del Sistema di Gestione della Compagnia.

Livorno, 28/03/2011

L'Armatore: _____

Company QSE Policy Statement



Our Mission

Within the ever more competitive and demanding sector of maritime shipping of liquid products (oil and chemical) and of solid cargo in bulk, our daily challenge is total customer satisfaction.

Our Vision

Operate each day with the utter conviction that it is possible to avoid damage to people, the surrounding environment and to property of others.

Our Goals

- ✓ High standards of effectiveness and efficiency of the fleet
- ✓ Accurate respect of all the contracts clauses and high performance levels
- ✓ Safe storage and handling of cargo
- ✓ Safety at sea, as the prevention of accidents and of loss of human life (zero accidents).
- ✓ The continuous reduction of risks connected to the work activities of its personnel
- ✓ The protection of the marine environment from potential spillages of dangerous cargo and liquid substances harmful for the environment (zero spillages at sea) and from the contamination of the micro-organisms of ballast water;
- ✓ The reduction, where possible, of the production of waste on board, of emissions into the atmosphere and of noise pollution
- ✓ The containment, where possible, of fuel consumption

To meet such goals, the Company developed a QSE Management System based on

Main Principles

- ✓ Increase of the Stakeholders satisfaction
- ✓ Continuous improvement of the QSE Management System
- ✓ Improvement of the organization, and of the work conditions
- ✓ Involvement of all the Company departments, enhancing the role of each employee.
- ✓ Continuous improvement of personnel through appropriate training programs and emergency preparedness
- ✓ Compliance with all applicable laws and regulations and other standards voluntarily undersigned by the Company;
- ✓ Minimizing the risks to the environment
- ✓ Focus on the internal and external communication procedures, for an effective sharing of information on Company's management.

The Management and the Managers especially must apply themselves in leading by example, adopting a consistent and worthy behaviour, using the principles inspired by the Company Management System.

Livorno, 28/03/2011

The Shipowner: _____