

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Lockdown e navi in disarmo: da Allianz una lista di rischi per le società armatoriali

Nicola Capuzzo · Thursday, May 28th, 2020

Le restrizioni sulle supply chain e sui viaggi internazionali dovute all'epidemia di coronavirus hanno gravi implicazioni per l'industria marittima. Se i pericoli che le navi incontrano di solito in mare si sono ridotti a causa di un numero crescente di imbarcazioni rimaste ormeggiate o in disarmo nei porti, sono entrati in gioco altri tipi di rischio secondo quanto scrive la nuova pubblicazione di Allianz Global Corporate & Specialty intitolata Safety of Maritime Assets – Tugged By A Pandemic.

“La difficile situazione attuale e le pressioni economiche causate dalla pandemia hanno anche gravi implicazioni nella gestione del rischio sia per gli operatori del settore marittimo sia per gli assicuratori” afferma il Capt. Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting di Agcs.

Se il disarmo delle navi non viene gestito in modo adeguato, in mancanza di regolare manutenzione, i problemi possono palesarsi quando la nave è pronta a ripartire. La turnazione dell'equipaggio è diventata più impegnativa a causa delle restrizioni di viaggio, il che significa che i lavoratori marittimi sono più stanchi e la stanchezza è una delle principali cause di errore umano a bordo. I ritardi nella manutenzione e nelle ispezioni delle navi e loro attrezature di emergenza possono impedire la rilevazione dei problemi, mentre l'interruzione della supply chain può allungare i tempi di consegna di olii lubrificanti e materiali di consumo, con possibili danni ai macchinari qualora vengano utilizzate alternative non appropriate. Allo stesso tempo, anche il maggiore uso del comando nave da remoto, per proteggere i lavoratori marittimi dal rischio di infezione, può avere un impatto sulla sicurezza della navigazione.

### Aumento del numero di navi in disarmo

Nonostante il trasporto marittimo sia rimasto attivo durante l'epidemia di coronavirus, la situazione ha imposto il disarmo di molte navi. L'approfondimento di Allianz Global Corporate & Specialty ricorda che è considerata inattiva una nave quando viene messa fuori servizio ed è ancorata in un luogo fisso per un lungo periodo di tempo senza intraprendere alcuna attività commerciale. Nel cosiddetto ‘warm lay-up’ (disarmo a caldo), le navi hanno ancora l'equipaggio a bordo e possono essere pronte a tornare a navigare in tempi relativamente brevi. Nel ‘cold lay-up’ (disarmo a freddo), viene mantenuto un equipaggio ridotto per compiti specifici come la manutenzione, ma la maggior parte dei sistemi viene resa inattiva. La riattivazione può richiedere tempo, prevede test approfonditi per garantire la sicurezza, e può essere costosa: nei casi peggiori, anche milioni di

dollari.

“Un lay-up non programmato può comportare un lungo esercizio di rimessa in servizio che può durare mesi, richiedendo persino l’attracco in banchina per servizio. La messa in atto di piani completi che includono valutazioni del rischio per coprire stoccaggio e disarmo è essenziale per garantire la sicurezza della nave durante il fermo macchina e il successivo ritorno in servizio” spiega Khanna.

Per la preparazione di questo piano, gli armatori sono incoraggiati a seguire le check list e utilizzare le liste di controllo fornite dalle società di classificazione. Il piano di disarmo dovrebbe presentare un quadro chiaro dei rischi specifici riferiti a ogni tipo di nave, al luogo oppure e alle esposizioni particolari quali le tempeste. In questo periodo è ad esempio evidente un numero considerevole di grandi navi da crociera temporaneamente in disarmo intorno alla costa orientale degli Stati Uniti. L’inizio della stagione degli uragani nell’Atlantico settentrionale è una potenziale fonte di rischio qualora queste navi non vengano spostate rapidamente. Le aree di intervento del piano dovrebbero comprendere anche la manutenzione dei macchinari principali e delle attrezzature nautiche, le disposizioni antincendio e la disponibilità di rimorchiatori in caso di emergenza.

### **Sostituire l’equipaggio è un’operazione impegnativa**

Le limitazioni di viaggio dovute alla pandemia di coronavirus hanno reso difficile il ricambio dell’equipaggio sulle navi. A seguito della chiusura delle frontiere le possibilità di rimpatrio sono limitate e in molti casi gli equipaggi hanno continuato a lavorare a bordo per periodi più lunghi del solito. Turni di servizio più estesi, uniti alla preoccupazione per le famiglie a casa, possono causare affaticamento fisico e mentale tra i lavoratori marittimi. Si stima che tra il 75% e il 96% degli incidenti marittimi possano essere provocati da errori umani, e la stanchezza è una delle principali cause.

“La regolazione delle ore di lavoro e di riposo offre un’efficace gestione della fatica” afferma il Capt. Nitin Chopra, Senior Marine Risk Consultant di Agcs. “In alcuni casi, l’assunzione di un team di lavoratori disponibili localmente può essere un’opzione valida”.

### **Ritardi nelle indagini, ispezioni e manutenzione delle attrezzature di emergenza**

Le società di classificazione incontrano difficoltà nell’organizzare le loro visite, il che influisce sulla validità della classificazione stessa e della certificazione regolamentare delle navi. La manutenzione delle apparecchiature critiche su alcune imbarcazioni potrebbe non avvenire nell’intervallo di tempo previsto, poiché i tecnici dell’assistenza non sono in grado di intervenire. La carenza di forza lavoro e le misure di distanziamento sociale nei cantieri navali sta causando ritardi. Si prevede che il numero di ispezioni da parte dello Stato di approdo (Port State Control) potrebbe ridursi a causa delle restrizioni in vigore, e ciò potrebbe causare la mancata rilevazione di pratiche e condizioni non sicure a bordo. “I rischi derivanti dai ritardi nella manutenzione delle attrezzature di emergenza (ad esempio, i dispositivi antincendio) richiederanno la messa in atto di ulteriori misure di controllo” sottolinea ancora Chopra.

Il rapporto di Allianz conclude riassumendo quelle che sono considerate come le sfide e le criticità più importanti per il trasporto marittimo in questo periodo di pandemia, lockdown e ripartenza. “L’interruzione delle catene logistiche – si legge – fa sì che l’arrivo di olii lubrificanti e materiali di consumo possa richiedere più tempo, con conseguenti danni ai macchinari in caso di adozione di

alternative non corrette. Il maggiore uso del comando da remoto per proteggere i lavoratori marittimi dal rischio d'infezione può aumentare l'impatto sulla sicurezza della navigazione. Con i servizi di spedizione limitati in molte regioni, potrebbe essere difficile la consegna dei campioni di olio combustibile per le analisi nei laboratori a terra. Questo può portare all'utilizzo dei bunker senza un'analisi adeguata, aumentando il rischio di danni ai macchinari”.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 28th, 2020 at 11:57 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.