

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pubblicato il rapporto finale sull'incaglio della Ever Given: ecco le responsabilità

Nicola Capuzzo · Friday, July 14th, 2023

L'incaglio della Ever Given nel marzo 2021 ha segnato un momento critico per l'industria marittima. Il sinistro è avvenuto a ridosso dell'inizio del ciclo di boom alimentato dalla pandemia, spingendo il settore sotto i riflettori mondiali mentre circa il 12% del commercio globale si arrestava bruscamente, per non parlare del lancio di milioni di meme su internet.

Ora, a distanza di oltre due anni, l'Autorità marittima di Panama, che agisce come autorità dello Stato di bandiera della Ever Given, ha presentato il rapporto sull'incidente all'Imo facendo finalmente luce sulle cause di quello che è probabilmente il più famoso incaglio dell'industria marittima moderna.

Prima del fatidico viaggio del 23 marzo 2021, la Ever Given, che misura 400 metri di lunghezza e può trasportare fino a 20.000 Teu era ancorata a sud del canale, in attesa di transitare. I venti iniziarono ad aumentare, raggiungendo a un certo punto i 35 nodi e facendo trascinare l'ancora alla nave. Per riprendere il controllo, il capitano sollevò l'ancora e informò il controllo del porto che la nave intendeva procedere verso una posizione più sicura al di fuori dell'area di attesa del Canale di Suez.

Ma il controllo del porto ordinò alla Ever Given di mantenere la posizione, poiché stava partendo un convoglio e un pilota stava arrivando alla nave, secondo il rapporto.

Circa novanta minuti dopo l'imbarco del primo pilota, altri due piloti del Canale di Suez si sono uniti all'equipaggio e la Ever Given ha iniziato il suo transito verso nord. È entrata nel Canale di Suez senza problemi, diventando la quinta nave del convoglio. Tuttavia, al momento del cambio dei piloti della Suez Canal Authority, la velocità del vento è aumentata e la visibilità si è ridotta a causa della sabbia che soffiava.

I due piloti ebbero difficoltà a mantenere la nave in posizione centrale nel canale e ordinarono di aumentare la velocità per facilitarne il governo. Tuttavia, la nave iniziò a virare a dritta. Nonostante gli sforzi per correggere la rotta, l'Ever Given continuò a virare e alla fine si incagliò sulla sponda orientale del canale. La nave era saldamente incastrata nel corso d'acqua, con la prua e la poppa incastrate nelle sponde del canale. Inizialmente, l'Autorità del Canale di Suez tentò di rimettere a galla la nave utilizzando rimorchiatori e la famosa scavatrice per liberare la prua. Tuttavia, questi

tentativi non ebbero successo. Il Canale di Suez rimase bloccato.

La coda si ingrossò fino a superare le 400 navi e fu avviato un frenetico sforzo per rimettere a galla la portacontainer operata da Evergreen. Il Canale di Suez rimase bloccato per sei giorni, finché non fu liberato il 29 marzo 2021.

Il rapporto ha rilevato che una combinazione di fattori ha contribuito all'incaglio.

In primo luogo, il Vtms (Vessel Traffic Management System), i piloti della Sca e il capitano della nave non hanno valutato adeguatamente il rischio di condizioni meteorologiche avverse, tra cui venti forti e visibilità ridotta. La nave non ha adottato misure preventive per queste condizioni, tra cui la richiesta di assistenza ai rimorchiatori o il rinvio del transito. Il mancato utilizzo di rimorchiatori nell'area ristretta è stato citato come fattore che ha contribuito all'incidente.

Il rapporto è molto critico nei confronti delle decisioni di navigazione prese dai piloti della Sca. Secondo il rapporto, non hanno tenuto conto delle cattive condizioni meteorologiche, hanno dato istruzioni improprie al timoniere e non hanno comunicato efficacemente con gli ufficiali di plancia a causa delle difficoltà linguistiche. Inoltre, la nave viaggiava a una velocità superiore a quella massima consentita, come spesso accade.

Secondo il rapporto, il pilota non ha dato al timoniere una rotta da seguire, ma solo ordini di timoneria: "Secondo la dichiarazione del comandante, in almeno due occasioni, quando la nave stava virando molto rapidamente a causa di questi ordini di superamento del timone, il comandante è intervenuto per ordinare di ridurre la velocità di virata della nave verso una delle sponde del canale" si legge nel rapporto.

Il rapporto sottolinea l'importanza di un'attenta gestione dei piloti e dell'integrazione con la squadra di plancia per ridurre i rischi, ed evidenzia l'inefficacia della comunicazione tra il ponte di comando della Ever Given e i piloti. L'indagine ha rilevato che le discussioni tra i piloti in arabo hanno impedito al resto del team di bordo di comprendere le preoccupazioni dei piloti e i potenziali pericoli.

Per quanto riguarda la barriera linguistica, il rapporto afferma che: "Anche le difficoltà linguistiche possono aumentare i problemi associati ai piloti e devono essere prese in considerazione". Nel caso della Ever Given, sebbene gli ordini dei piloti venissero impartiti in lingua inglese, la discussione tra loro era sempre in lingua araba, pertanto l'equipaggio non era in grado di comprendere le preoccupazioni dei piloti (se presenti) e i potenziali pericoli, al fine di condurre in tempo e in modo efficace la valutazione dei rischi".

La nave viaggiava inoltre a una velocità di 12-13 nodi, che supera la velocità massima consentita di 8,64 nodi per le navi nel Canale di Suez.

Il rapporto critica anche alcune azioni del capitano. Secondo i regolamenti del Canale di Suez, il capitano ha il comando ultimo della nave, mentre i piloti svolgono solo un ruolo consultivo e non danno ordini se non autorizzati dal capitano. Tuttavia, in questo caso, il capitano non ha partecipato attivamente al pilotaggio della nave, anche se è intervenuto in alcuni punti durante il transito.

"Il capitano, in quanto responsabile generale della sicurezza della nave, doveva prendere il comando della nave quando la navigazione era fuori controllo, tuttavia il controllo degli ordini era sempre stato affidato ai piloti" si legge nel rapporto, osservando che la presenza di due piloti

anziché uno potrebbe aver convinto il capitano di avere un migliore controllo della situazione. In definitiva, l'indagine ha rilevato che gli interventi e le istruzioni del capitano al timoniere sono stati inefficaci per evitare l'incaglio.

“Va sottolineato che il comandante e i suoi collaboratori rimangono responsabili della gestione della nave, visto che dal comando della nave arrivavano gli ordini al timone e ai motori. Se il comandante consente al pilota di impartire ordini direttamente (come è avvenuto sulla Ever Given), tali ordini sono comunque considerati eseguiti sotto la responsabilità esclusiva del comandante” si legge nel rapporto.

Infine, gli effetti squat (riduzione del pescaggio della nave a causa dell'acqua confinata) e bank (interazione tra lo scafo della nave e la riva del canale) hanno contribuito alla perdita di manovrabilità e all'incaglio. “L'effetto squat e bank, la velocità e i cambiamenti di direzione del vento e gli ordini al timone hanno influenzato direttamente la perdita di manovrabilità della nave” è scritto nel rapporto.

L'Autorità marittima di Panama ha formulato diverse raccomandazioni, tra cui la formazione dell'equipaggio, una comunicazione chiara durante il pilotaggio, la valutazione delle azioni del pilota e l'attenzione durante il transito. Il rapporto raccomanda anche ulteriori controlli interni per gli operatori e i manager, corsi di formazione specifici per il transito nel Canale di Suez e campagne di formazione per la squadra attiva in plancia. All'Autorità del Canale di Suez si consiglia di rivedere le procedure e i regolamenti, di addestrare i piloti a manovrare le navi più grandi, di imporre l'inglese come lingua di lavoro e di implementare un sistema di allarmi e procedure per i piani di emergenza.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, July 14th, 2023 at 7:30 pm and is filed under Navi
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.