

IN UN ANNO L'INCREMENTO È STATO DELL'87%

Carrette del mare, flotta mondiale sempre più grande

Impedito l'accesso in Europa a 63 navi

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Sono 28 le navi che dallo scorso anno non possono più entrare nei porti occidentali. Il loro accesso è vietato per sempre dalle norme del Paris Memorandum of Understanding, l'accordo stipulato da 27 amministrazioni marittime (in Italia, la Capitaneria di porto) che effettuano i controlli a bordo delle unità commerciali all'arrivo in porto. La flotta mondiale delle bagnole si ingrossa ogni anno di più, ed è lo stesso Paris MoU ad esprimere sorpresa per l'alto numero di unità finite nel mirino dei controlli: rispetto al 2012, l'incremento è stato dell'87%. In totale la flotta delle navi "bannate" è di 63 unità.

Dal rapporto annuale del Paris MoU (consultabile su *theMediTelegraph.com*) si scopre che nella blacklist il Paese più "canaglia" è la Tanzania, l'unico considerato nella fascia "ad alto rischio" delle 75 bandiere battute dalle navi del globo, con quasi il 20% delle navi in flotta fermate nel corso dell'anno. Tra gli altri Paesi nella lista nera vanno ricordati Cambogia, Comore, Sierra Leone, Moldavia (l'unico Paese europeo) e Honduras. Nel 2012 erano passate dalla lista grigia alla lista bianca Thailandia e Stati Uniti d'America, il 2013 è stato l'anno di Kazakistan, Arabia Saudita e Svizzera, mentre sono



Una "pilotina" della Guardia Costiera italiana

passati dalla lista nera a quella grigia Georgia, Libano, Saint Kitts and Nevis, Libia e Albania. Il risultato finale è che oggi ci sono più bandiere buone che cattive: 46 in white list contro 29 tra grey e black list.

A guidare la top ten dei Paesi più virtuosi è la Francia, seguita da Norvegia e Svezia. L'Italia è al quinto posto tra i Paesi più virtuosi, dietro alla Danimarca e davanti alla Cina e ha preso il posto di due delle bandiere più importanti al mondo, la Grecia e Bahamas. L'Italia inoltre, insieme a Paesi Bassi, Spagna e Regno Unito è tra i Paesi che contribuiscono in termini percentuali al maggior numero di ispezioni nella zona dove è in vigore il Paris MoU. Per quanto riguarda i registri, che sono gli enti cui è delegato il controllo delle inadempienze al protocollo, il più virtuoso nel triennio 2011-2013 è risultato il Lloyd's Register, seguito da American Bureau

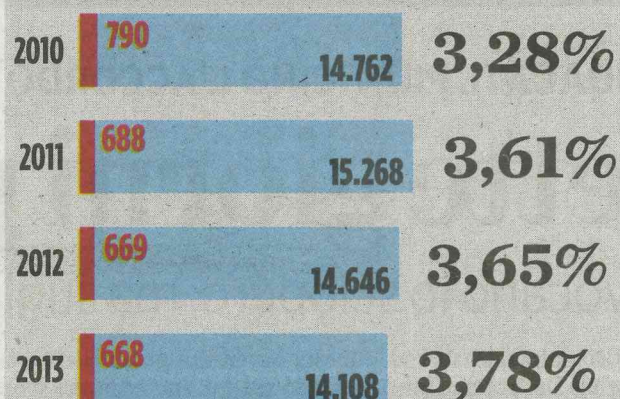
of Shipping e Det Norske Veritas. Il registro cinese si colloca appena sotto, mentre nella top five entra il registro giapponese, scalzando quello coreano. Il Rina è appena un grado più sotto, al sesto posto. Il peggior registro è l'Inclamar, con sede a Cipro. In totale, nel 2013 le ispezioni sono state 17.687 in tutto il mondo (-3%), il che significa che ogni nave è stata ispezionata 1,3

ISPEZIONI

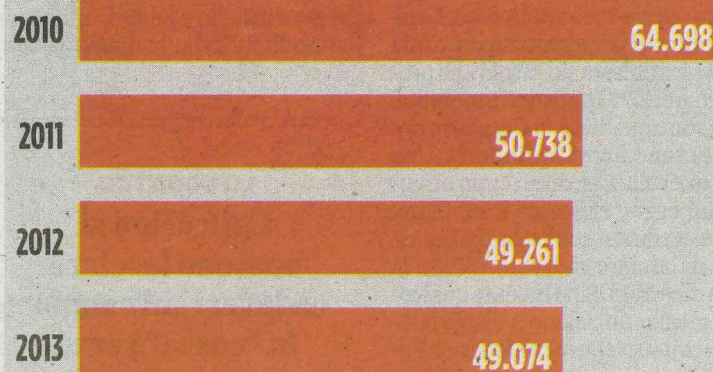
**Nel 2013 sono state
668 le navi fermate
per inadempienze.
Ma la lista nera
si sta assottigliando**

Controlli nei porti europei

NUMERO DI NAVI ISPEZIONATE e NUMERO DI FERMI



NUMERO DI INADEMPIENZE



Fonte: Paris Mou

volte nel corso di un anno. Le carenze riscontrate sono state in tutto 49.074, in calo per il terzo anno consecutivo. Nel 58% dei casi, è stata riscontrata almeno un'insufficienza, quota in aumento dal 57% dello scorso anno, con una media di carenze di 2,8 per ispezione. In totale, le navi trattenute in porto per rimediare alle carenze rilevate dalle ispezioni sono state 668, più o meno lo stesso livello dello scorso anno (669). Il maggior numero di carenze riguarda la sicurezza della navigazione (13,9%), i sistemi antincendio (13,5%), le condizioni di lavoro e abitabilità (9,3%), i sistemi salva-vita (9,2%), certificati e documentazione (6,2%). Nel dettaglio, le carenze maggiori riguardano l'inadempienza all'International Safety management, seguita da errori sulla gestione delle carte nautiche, non funzionamento delle porte tagliafuoco. A livello di convenzione MLC 2006.

ciò la convenzione che - anche in Italia, dallo scorso anno - fissa lo standard minimo delle condizioni di lavoro a bordo delle navi, la maggior parte carenze si è registrata negli impianti elettrici, nell'accessibilità, nelle strutture sanitarie di bordo, nelle aree refrigerate, nell'equipaggiamento del personale. I maggiori motivi che hanno portato alla detenzione delle navi sono stati: stipendi non pagati o mal calcolati, non rispetto delle ore di lavoro dei marittimi, strutture sanitarie non a norma. Il maggior numero di fermi ha riguardato unità multipurpose (6,2% del totale), gli yacht commerciali hanno registrato un consistente 6%, i rimorchiatori 5,8%, le bananiere 5,2% le rinfusiere 3,5%. Le altre categorie di navi (quindi anche traghetti, portacontainer, petroliere) hanno registrato livelli più bassi di detenzione.

press@themeditelgraph.com

STRATEGIE

Msc Crociere scommette sul Regno Unito

GINEVRA. Con il programma "Serving You", studiato appositamente per le agenzie, Msc Crociere punta a triplicare i propri clienti inglesi. La compagnia infatti ha deciso di investire nel canale commerciale attraverso una serie di facilitazioni per gli agenti che vendono il prodotto Msc e nelle attività di marketing per potenziare il numero di passeggeri della Gran Bretagna e arrivare alla cifra di 200.000 entro il 2017. «Non abbiamo mai fatto mistero del nostro desiderio di diventare un attore importante nel mercato delle crociere del Regno Unito - ha spiegato Giles Hawke, Cruises executive director per Irlanda e Uk di Msc - il programma "Serving You" va nella direzione del potenziamento della filiera commerciale dei nostri prodotti».

IN DANIMARCA

Presto operativo il traghetto che va a biogas

COPENHAGEN. Entrerà in servizio a settembre 2014 sulla rotta domestica tra le isole Sams e Hou, collegandole ai porti danesi sulla terra ferma. È il nuovo traghetto ordinato dalla municipalità dell'isola e battezzato Sams Færøen. L'unità, in costruzione ai cantieri Remontowa di Gdansk, è lunga 100 metri e in grado di trasportare 600 passeggeri e 160 auto. Ma la peculiarità del traghetto è la sua propulsione, visto che potrà viaggiare anche alimentato dal biogas. Il motore del traghetto prevede infatti anche la più estrema delle opzioni green sinora studiate per le navi, dopo che la costruzione di traghetti a propulsione Lng è diventata pratica comune nel settore. Viste le condizioni meteo in cui si troverà ad operare l'unità, le dotazioni tecnologiche sono all'avanguardia.