

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Dall'Argentario Meets Yachting consigli utili per affrontare gli incendi a bordo

Nicola Capuzzo · Sunday, April 2nd, 2023

Porto Ercole (Grosseto) – L'Argentario Golf Resort di Porto Ercole, il giorno seguente al Captain's Day organizzato da Italian Yacht Masters, ha ospitato la seconda edizione dell'evento Argentario Meets Yachting organizzato dall'Associazione Marittimi Argentario (che nel recente passato è arrivata a vantare quasi 400 lavoratori secondo quanto rivelato dal presidente Massimo Costanzo).

Sfruttando una proficua forma di collaborazione fra le due associazioni, la seconda giornata di conferenze organizzata dall'Associazione Marittimi Argentario è stata dedicata al delicato quanto attuale tema dei sinistri marittimi, in particolare degli incendi. Di particolare interesse, a questo proposito, è stata la relazione presentata da Lorenzo Panerai, comandante associato a Italian Yacht Masters e oggi attivo professionalmente soprattutto come surveyor per gli studi tecnici e peritali Martinoli & C. di Genova e per Mare Marine Experts di Monaco.

“A seconda delle attività che svolge il comandante dopo il sinistro le cose possono andare meglio o peggio” ha evidenziato in apertura del suo intervento Panerai, spiegando che fra le cause di molti sinistri (incendi) in mare ci sono “le temperature sempre più alte, la scarsa formazione e conoscenza dei dispositivi antincendio a bordo da parte dell'equipaggio, il fatto che talvolta a bordo ci siano arredi, colle e altri materiali utilizzati che non sono a norma con le regole antincendio”. Un primo invito, o meglio raccomandazione, rivolta alla platea di comandanti è stata quella di “trovare il tempo per fare diverse esercitazioni antincendio a bordo”. Tanto più se la barca è impegnata in charter e i marittimi a bordo si avvicinano con maggiore frequenza.

Cosa deve scrivere un comandante dopo un sinistro? “La Dichiarazione di evento straordinario” e qui il suggerimento di Panerai è stato quello di “scrivere i fatti certi senza inserire i tempi se non si è certi, non citare persone, non dare spiegazioni (perché se poi non si rivelano informazioni accurate si possono ritorcere contro armatore e assicuratori)”.

Dopo l'accadimento di un sinistro potrebbe emergere la necessità di un rimorchio: “Attenzione a quale contratto e accordi firmate!” è stato il monito dell'esperto comandante surveyor. “Il rimorchiatore proporrà un contratto di salvataggio mentre sarebbe meglio un contratto a tariffa. Suggerisco anche di annotare il fatto di essere stati presi per il collo dalla società di rimorchio se questo è il caso. In caso di sinistro grave chiedete subito un contratto di salvataggio; suggerisco il

Lloyd's Open Form". Per il principio 'No cure no pay', "se invece il salvatore pensa di non riuscire a salvare la barca sarà lui a proporre il contratto a tariffa".

Secondo Panerai il comandante può e deve fare tante cose in questi frangenti: "Ad esempio deve cercare di limitare i danni (bisogna subito fare qualcosa e attivarsi per limitare i danni altrimenti poi gli assicuratori non pagano un danno che si è aggravato nei giorni). L'assicurato deve comportarsi come se assicurato non fosse. Importante è anche la raccolta delle evidenze, salvare il giornale di bordo, il data voyage recorder, ecc. Così come suggerisco di chiedere agli equipaggi di scrivere subito dopo l'accaduto quello che ricordano, quello che secondo loro sono state le cause del sinistro".

L'intervento della società Secure4 Sea, azienda attiva nell'installazione di impianti di spegnimento e antincendio nel settore navale e yacht, ha evidenziato come i punti più delicati a bordo dove può avere origine un incendio sono i quadri elettrici, la cucina e la sala macchine.

Tra i vari impianti antincendio disponibili a bordo di un super yacht (CO2, Argonfire, Sprinkler, schiuma (ad alta e bassa espansione), polvere secca), un'attenzione particolare è stata dedicata ad Aerosol, strumento tramite il quale "l'estinzione avviene tramite una dispersione finissima di particelle di Sali di potassio, generata da una vaporizzazione e da una successiva condensazione della sostanza estinguente". Fra le caratteristiche tecniche è stato evidenziato il fatto che sia di facile installazione, non richieda locali sigillati, non è pericoloso per l'uomo, non conduce elettricità e non danneggia motori e dispositivi elettrici ed elettromeccanici. Fra le particolarità c'è anche quella che l'Aerosol è un sistema certificato di spegnimento del fuoco sulle batterie al litio.

Giorgio Gallo, Head of Italy & South of France di Rina Yachting Services, a questo proposito ha sottolineato come la quantità di batterie al litio sia notevolmente aumentata a bordo degli yacht. "Sono le schede elettroniche che ci fregano, la qualità è scesa, si riscaldano e spesso sono inserite affianco a materiali infiammabili" ha raccontato intervenendo durante l'evento Argentario Meets Yachting. Precisando che serve "mettere le batterie al litio all'interno di un cassone dedicato. Si possono spegnere solo 'affogandole' perché altrimenti hanno due componenti chimici che fra loro continuano a scaldarsi" e posso generare inneschi di fiamme.

Gallo ha concluso affermando che "la prima regola del risk analysis è conoscere il materiale, in questo caso la batteria al litio. Il futuro della propulsione non saranno più i carburanti fossili ma le fuel cell e l'idrogeno prodotto a bordo da metanolo. Bisogna essere consapevoli del fatto che dal gasolio ci dovremo separare" e che "sarà un ambiente a elevato rischio". Per il quale appunto diventa essenziale il risk assesment.

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)

24

This entry was posted on Sunday, April 2nd, 2023 at 10:40 am and is filed under [Services](#), [Suppliers](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

