

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I container salgono sulle bulk carrier ma gli assicuratori storcono il naso

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 1st, 2021

La scelta di alcuni armatori di noleggiare navi bulk carrier, di classe supramax o anche capesize, a spedizionieri o caricatori che le intendono utilizzare per il trasporto di container ha fatto alzare un sopracciglio allo Uk P&I Club, che ha sollevato alcuni dubbi in materia di sicurezza.

Più nel dettaglio, secondo quanto riporta *Splash 24/7*, il club britannico ha invitato i clienti a osservare scrupolosamente le regole di stivaggio, considerato che ovviamente i calcoli di resistenza delle navi tengono conto del cosiddetto *green sea loads* (in sostanza, la forza di un'ondata che dovesse abbattersi sulla coperta della nave) e non del peso di un eventuale carico (che solitamente non c'è). Il club non esclude che sia possibile aumentare la 'densità di carico' con alcuni accorgimenti e rinforzi, a patto però che questi ricevano l'approvazione di classe. Altri, ulteriori, elementi di rischio da tenere in considerazione sono inoltre quelli legati alla stabilità degli stessi container, così come al fatto che spesso i contenitori siano il punto d'origine del divampare di fuochi, cosa che secondo il club dovrebbe portare gli armatori a valutare il potenziamento delle dotazioni antincendio.

Le preoccupazioni dello UK P&I Club sono emerse in particolare dopo che, nei giorni scorsi, è venuto alla luce il caso di una rinfusiera di classe capesize di proprietà della greca Starbulk, che sarebbe stata noleggiata per trasportare un carico container di 1.400 Teu in coperta, di cui 200 pieni (alla tariffa di 20.000 dollari ciascuno) e 1.200 vuoti (a 3.000 dollari/Teu) da riposizionare dall'Europa alla Cina. La nave dovrà essere attrezzata per l'imbarco e il rizzaggio in sicurezza di carichi containerizzati. Secondo quanto riportato da Braemar ACM e Alphaliner, Star Bulk sarebbe uno dei primi armatori ad avere richiesto proprio un aggiornamento di classe per una nave portarinfuse con portata di 175.000 tonnellate per poterla adibire anche al trasporto container.

Un portavoce di Starbulk (azienda quotata alla Borsa di New York) ha smentito che la società abbia finora richiesto le certificazioni per imbarcare in coperta carichi containerizzati sulle sue navi portarinfuse secche.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, September 1st, 2021 at 11:36 pm and is filed under [Navi](#), [Spedizioni](#)

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