

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Batterie auto mal scollegate alla base dell'incendio sulla Hoegh Xiamen in servizio per Grimaldi

Nicola Capuzzo · Thursday, December 30th, 2021

Quello della Hoegh Xiamen è stato uno dei 49 (secondo Allianz Global Corporate & Specialty SE) casi di total loss di navi che si sono verificati nel 2020.

L'unità – una car carrier di proprietà di Ocean Yield, all'epoca noleggiata a scafo nudo da Höegh Autoliners e operata commercialmente da Grimaldi Deepsea – era stata vittima di un incendio nel giugno dello scorso anno mentre si trovava nel Blount Island Marine Terminal di Jacksonville, in Florida. Le fiamme si erano scatenate poco dopo che erano state completate le operazioni di carico dei veicoli, avevano causato una esplosione nella quale erano rimasti feriti nove vigili del fuoco, ed erano continuate per otto giorni, portando appunto alla perdita totale della nave e del carico, composto da 2.420 veicoli usati, per danni complessivi quantificati in 40 milioni di dollari. L'unità era stata poi avviata a demolizione in Turchia.

Sull'incidente era stata avviata una indagine del National Transportation Safety Board del governo degli Stati Uniti, le cui conclusioni sono state pubblicate nei giorni scorsi. Nel report viene innanzitutto stabilito che lo scoppio dell'incendio è stato provocato da una mancata disconnessione dei cavi delle batterie delle auto.

Secondo il rapporto, l'equipaggio della Höegh Xiamen aveva notato del fumo mentre la nave si preparava a partire per Baltimora, fino a scoprire un incendio sul ponte 8, caricato con veicoli usati. Il fuoco si era poi successivamente propagato agli altri ponti. Secondo l'Ntsb “molti dei veicoli caricati sulla nave avevano batterie che non erano state scollegate”, una situazione aumentava il rischio dello scatenarsi di archi elettrici.

L'indagine ha anche inoltre mostrato che l'incendio è stato scoperto con ritardo perché i sistemi di rilevamento non erano ancora stati riattivati ??dopo il completamento del carico e che la risposta del dipartimento dei Vigili del fuoco e dei soccorritori pure era avvenuta con ritardo perché il comandante non aveva a disposizione i contatti delle autorità di ricerca e soccorso.

Secondo la sintesi fatta da *GCaptain*, il report ha inoltre stabilito che la causa dell'incidente va trovata nella inefficace supervisione dei lavoratori impegnati nelle operazioni di carico da parte di Grimaldi Deep Sea (che aveva noleggiato la nave) e SSA Atlantic (il contractor cui Grimaldi si era affidato per reperire gli stessi addetti), che non ha rilevato la mancata osservanza delle procedure corrette di disconnessione delle batterie dei veicoli.

” Questo è risultato in un guasto elettrico causato da una batteria scollegata in modo improprio in

un veicolo usato sul ponte di carico 8. A contribuire al ritardo [...] è stato il fatto che l'equipaggio non ha riattivato immediatamente il sistema di rilevamento dell'incendio dopo il completamento del carico" così come "la decisione del comandante di ritardare il rilascio del sistema di estinzione fisso ad anidride carbonica", afferma il rapporto dell'Ntsb.

A seguito dell'evento, l'ente ha anche emesso alcune raccomandazioni nei confronti di vari soggetti, tra cui le stesse Grimaldi Deep Sea e Höegh Technical Management.

A queste ultime l'Ntsb ha evidenziato la necessità di migliorare la supervisione delle operazioni di carico dei veicoli così come la formazione del personale coinvolto, nonché di rivedere le procedure per la riattivazione dei sistemi di rilevamento dell'incendio e di assicurare che i contatti di emergenza siano sempre immediatamente a disposizione del personale.

Secondo l'ente, dal 2015 si sono verificati cinque incidenti simili, incluso l'incendio occorso nel 2019 sulla Grande Europa, pure di Grimaldi. A seguito dell'esperienza la compagnia aveva sviluppato una procedura per la disconnessione delle batterie dei veicoli per ridurre il rischio di incendi, che era in uso sulla Höegh Xiamen. Tuttavia, una indagine condotta dopo l'evento dalla Guardia Costiera statunitense su un campione di 59 veicoli non ha trovato una sola batteria che fosse stata scollegata seguendo la procedura.

"L'Ntsb ritiene che sia imperativo che gli operatori di navi ro-ro simili impegnate nel trasporto di veicoli usati agiscano per garantire che tutto il personale coinvolto nelle operazioni di carico, compresi gli equipaggi delle navi, gli stivatori e i portuali, siano a conoscenza dell'importanza di scollegare le batterie sui veicoli usati" è la conclusione dell'indagine.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, December 30th, 2021 at 7:30 am 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.