

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le autorità norvegesi critiche anche con Fincantieri e Lloyd's Register per l'avaria sulla Viking Sky

Nicola Capuzzo · Sunday, March 24th, 2024

A cinque anni dal blackout che durante una tempesta portò la nave da crociera Viking Sky a rischiare un drammatico incaglio, l'Autorità investigativa norvegese per la sicurezza (Nsia) ha pubblicato un rapporto critico sulla compagnia di crociera e sui suoi manager, riconoscendo però un ruolo nell'incidente anche a progettisti, cantiere navale di costruzione (Fincantieri) e società di classifica (Lloyd's Register).

Il rapporto della Nsia concorda con la precedente conclusione dell'Autorità marittima norvegese (Nma) secondo cui la causa principale del sinistro fu un livello insufficiente di lubrificante nei serbatoi della nave, ma cita anche probabili possibili violazioni della Solas, affermando che la nave non avrebbe mai dovuto lasciare Tromso due giorni prima.

La Viking Sky (47.800 tonnellate di stazza lorda) è entrata in servizio nel 2017 come una delle nuove navi da crociera costruite in Italia, ad Ancona, per la linea di crociere oceaniche Viking. La nave da crociera salpò da Tromso il 21 marzo 2019 e due giorni dopo andò in blackout con 1.374 persone a bordo, perdendo il controllo su propulsione e manovra durante una forte tempesta costiera.

Le condizioni erano proibitive per evacuare la nave, che andò alla deriva impotente, rischiando di incagliarsi e, scrive la Nsia, "rappresentare uno dei peggiori disastri marittimi dei tempi moderni". Il capitano riuscì a portare la nave in acque più profonde quando fu ripristinata l'energia elettrica mentre più di 400 passeggeri venivano evacuati in elicottero. Circa 900 persone rimasero a bordo della nave, molte con ossa rotte e ferite, mentre la Viking Sky riusciva a fatica a riguadagnare il porto.

Entrambe le organizzazioni concordano che la causa principale dell'incidente sia stata una quantità insufficiente di olio lubrificante in tutti i serbatoi. Col mare agitato, con la nave che beccheggiava e rollava, i sistemi perdevano pressione causando il completo blackout della nave. Ci vollero 39 lunghissimi minuti prima che entrambi i motori di propulsione tornassero operativi e la nave avesse potenza sufficiente per mantenere una velocità compresa tra 1 e 5 nodi.

In un rapporto di 158 pagine, la Nsia identifica problemi di sicurezza operativi, tecnici e organizzativi. Afferma che tutto ciò ha contribuito al black out, citando come possibili responsabili

Viking, Wilhelmsen Ship Management, Fincantieri e Lloyd's Register, e chiede all'Imo e alla Iacs (Associazione internazionale delle società di classifica) di attivarsi per far sì che casi simili non si ripetano.

Secondo il report la nave da crociera non avrebbe mai dovuto partire da Tromsø, dato che uno dei suoi quattro generatori diesel non era disponibile. La nave non aveva la ridondanza richiesta dalle norme Sfr (Safe return to port), non era conforme agli standard di sicurezza applicabili e non soddisfaceva le norme Solas su questioni come la progettazione del serbatoio dell'olio lubrificante. Inoltre, il rapporto afferma che anche il progetto non soddisfaceva le raccomandazioni del produttore del motore.

“Una formazione insufficiente probabilmente ha contribuito a far sì che la ripresa dal blackout richiedesse molto tempo” sostiene inoltre la Nsia nel rapporto. Il personale di macchina non sarebbe stato addestrato per una situazione senza un generatore di riserva disponibile. L'Autorità marittima norvegese concorda con gran parte del rapporto, in particolare con l'identificazione del problema principale nella carenza di lubrificante, ma dissente “rispettosamente” dalla tesi sulla non conformità alla Solas.

“Finché le navi hanno operato con un livello più elevato di olio nei serbatoi di lubrificazione, non si sono verificati casi di calo della pressione dell'olio o blackout” scrive la Nma nella sua risposta, sostenendo che il problema del quarto generatore fuori servizio non sia rilevante e che, anche se fosse stato operativo, probabilmente avrebbe avuto anch'esso un problema a causa della carenza generale di petrolio.

La Nsia ha emesso un totale di 14 raccomandazioni di sicurezza sulla base dei suoi risultati. Raccomandano a Fincantieri di rivedere e rafforzare il processo di progettazione per garantire che i serbatoi della coppa dell'olio lubrificante siano conformi alla Solas e che Lloyd's Register riveda e rafforzi il processo di approvazione del piano. Ad armatore e shipmanager si raccomanda di agire per garantire la conformità alla Solas e implementare revisioni sistematiche e olistiche del sistema di monitoraggio del lubrificante. Ad Imo e Iacs si chiede infine di includere orientamenti tecnici sulle norme in relazione al problema della pressione dell'olio che si è verificato.

Sulla questione è intervenuta anche Fincantieri dicendo: “In merito all'incidente della Viking Sky avvenuto a Hustadvika, in Norvegia, nel 2019, e alle successive accuse relative alla conformità della nave ai requisiti di classe, Fincantieri ha già presentato e condiviso la propria posizione con la Norwegian Safety Investigation Authority (Nsia). Questa posizione sottolinea la piena conformità della Viking Sky a tutti i requisiti di classe (Solas), respingendo le ipotesi errate formulate dalla Nsia. Vale la pena notare che tali ipotesi errate sono state respinte anche dalla stessa Autorità Marittima Norvegese nella sua dichiarazione ufficiale rilasciata il 19 marzo 2024”.

Il cantiere italiano poi aggiunge: “Tutti i sistemi a bordo della nave sono stati meticolosamente progettati e messi in funzione in linea con i Regolamenti di Classe e, in assenza di regolamenti specifici, con le preferenze operative dell'armatore. Nonostante ciò, dopo essere stata informata dell'incidente, Fincantieri ha prontamente fornito supporto a Viking sia durante che dopo l'evento. È fondamentale sottolineare – aggiunge il costruttore – che l'ipotesi della Nsia attribuisce erroneamente le possibili cause dell'incidente. La causa principale e preponderante è stata l'errato livello di riempimento dei serbatoi di olio, che ha portato a una perdita di aspirazione, come concordato anche dall'Autorità marittima norvegese nella sua dichiarazione ufficiale sopra citata. Nonostante Fincantieri non sia responsabile dell'incidente, l'azienda prende atto del rapporto e si

impegna a esaminare le raccomandazioni formulate dalla Nsia. Questo esame comporterà la collaborazione con tutte le parti interessate per valutare ulteriori potenziali azioni relative a progetti futuri”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, March 24th, 2024 at 8:00 am and is filed under [Cantieri, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.