

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Quello che comandanti ed equipaggi devono sapere su sicurezza e responsabilità a bordo degli yacht

Nicola Capuzzo · Wednesday, February 19th, 2025

Genova – Prevenire, d'accordo. Ma anche essere consapevoli di rischi e responsabilità rientra nel bagaglio formativo e professionale di un qualsiasi componente dell'equipaggio di uno yacht.

Partendo da questa consapevolezza, l'associazione Amadi (Associazione Marittimi del Diporto) ha organizzato un workshop in collaborazione con SUPER YACHT 24, che ha visto un'intensa mattinata di lavori a Palazzo San Giorgio, a Genova, seguita da una visita ai cantieri Amico & Co. e dei nuovi ormeggi realizzati dal cantiere al Waterfront Marina.

Il presidente di Amadi, Paolo Blaffard, ha spiegato come il workshop sia “un appuntamento non solo per comandanti ma anche per equipaggi, perché poi sono loro a portare avanti la gestione dell'unità in assenza del comandante. Ci troviamo davanti a una platea e a sponsor qualificati”.

La prima parte dei lavori ha visto la presentazione dei rischi, vecchi e nuovi, che si incontrano nello yachting, come i rischi emergenti nel settore del diporto legati alle nuove tecnologie, dati dalla propulsione elettrica, dalle batterie al litio e dai nuovi combustibili. “Data la maggiore probabilità di incendio legata a flussi di potenza maggiori e probabilità di arco interno ai quadri maggiore – ha spiegato **Alberto Rossi, surveyor del Rina** – bisognerà intensificare i controlli in quanto gli sforzi elettrodinamici sulle sbarre dei quadri sono maggiori, soprattutto in corrispondenza dei perni di fissaggio, ove un allentamento porta ad un aumento della resistenza e per effetto Joule ad un aumento del calore che potrebbe sciogliere localmente i nodi e causare un corto circuito. Bisognerà intensificare i controlli visivi sulle colate dei perni di fissaggio delle sbarre ed eseguire anche controlli con termografia attiva. Inoltre per aumentare l'efficienza energetica a bordo in futuro potremo trovare sistemi di rifasamento nei nostri yacht (da monitorare attentamente; rischi emergenti connessi a folgorazione). Per le batterie al litio, invece, è importante il monitoraggio delle fasi di carica/scarica. La temperatura di esercizio deve essere sempre monitorata (da mantenersi come da prescrizioni del produttore delle batterie e cmq sotto i 45°) e la carica tra il 20 e il 90%”.

È importante verificare anche che le batterie siano certificate almeno in accordo alla IEC 62619. Le normative hanno fatto passi avanti, con regolamenti prescrittivi sia da parte del RINA (ente di classe) sia da parte delle bandiere (codici vari). “Sia che le batterie siano stoccate a bordo nei toys o siano utilizzate per alimentazione di propulsione o hotel – ricorda Rossi -, ci sono elementi

prescrittivi con accorgimenti legati alla protezione attiva e passiva al fuoco nonché di fire detection. Le nuove tecnologie richieste dai nuovi carburanti richiedono nuove normative. La base è sempre il risk assessments”.

Sempre attuale e interessante l'intervento di **Gianfranco Meggiorin di Navimeteo** che ha parlato dell'innalzamento della temperatura del mare registrato negli ultimi anni, soprattutto nel Mediterraneo. «Il nostro mare – ha detto Meggiorin – è cambiato soprattutto in estate. È una tendenza che seguiamo con attenzione sia per gli yacht che le navi da crociera, con superfici esposte al vento e normi. In particolare, in prossimità delle coste, perché in mare aperto c'è più possibilità di trovare zone meno colpite. La navigazione per il meteo non è solo la traversata ma anche il passaggio lungo le coste, l'ancoraggio e la sosta nei porti. L'ancoraggio è un momento di navigazione: bisogna continuare a seguire il barometro (strumento più importante ma trascurato) e verificare gli ormeggi, osservare il mare”.

Gianfranco Meggiorin ha spiegato che oggi le informazioni sono a disposizione di tutti, ma vanno usate bene. “Vanno letti i bollettini Gmss – ha detto -, se ci sono rischi di burrasca, per approfondire lo scenario. Non dobbiamo mai smettere di capire cosa sta accadendo, usare i tool meteorologici e osservare cosa sta succedendo. La grande sfida consiste nel nowcasting, ovvero capire cosa sta succedendo, senza dare per scontato che il tempo sia come il nostro computer ci sta dicendo. I comandanti sono interessatissimi a capire il meteo, si scambiano le informazioni, si confrontano”.

Di fronte a questi pericoli, alcuni più moderni, altri che esistono da sempre, cambiano le responsabilità armatoriali a bordo: collisioni, equipaggio, ospiti, inquinamento, rimozione relitto. “Le polizze e le responsabilità – ha spiegato **Carola Federico, vertice di HdB Insurance Broker** – sono sempre in capo all'armatore. Le polizze principali sono la RC, Small P&I, P&I e la Charteres'liability. Attenzione al conducente, però, che non è coperto nelle sue lesioni personali. Quando c'è un equipaggio dipendente a bordo, l'armatore ha sempre delle responsabilità. Small P&I è una polizza ideale per chi fa charter stagionali, ad esempio tra le isole; esiste anche un'estensione per i water toys. Chi non è terzo ed è a bordo e ha un infortunio non è coperto. Se l'armatore fa una vacanza con la sua famiglia e c'è un incidente, l'armatore e i suoi famigliari non sono coperti per le lesioni e i danni personali. Nel caso l'armatore sia una società, questo si estende ai soci della società. Attenzione alle coperture assicurative incluse nei contratti di lavoro. Inoltre, se gli ospiti fanno un danno a terzi con un water toys, sono loro responsabili e quindi serve un'altra polizza”.

Diventa fondamentale l'apporto degli agenti marittimi e dello yacht manager, il cui ruolo “è sensibilizzare armatori e comandanti di superyacht, un settore in forte crescita – ha detto **Carolina Villa, agente marittimo e titolare di SCS Yachting** -, dei rischi che corrono durante la loro attività. Consigliamo di dotarsi di procedure che possano supportare l'equipaggio in caso di problemi. Penso sia raro il caso in cui si sale a bordo e venga fatta una familiarizzazione sulle procedure di sicurezza, come invece avviene in aereo o sulle navi da crociera. Eppure siamo su barche anche da 50 metri di lunghezza e i rischi sono tanti. Lo yacht manager può affiancare l'armatore nelle sue scelte e offrire un pacchetto abbastanza completo. La sicurezza ha un costo ma può mitigare il rischio di imprevisti alla barca e alle persone”. Anche se l'equipaggio fa i corsi obbligatori Stew, nel privato questo non è sempre obbligatorio e abbiamo visto che negli ultimi anni che sono state allargate le maglie. Nel mondo del luxury yachting occorre far passare il discorso della sicurezza. Bisogna portare avanti una cultura del mare e sensibilizzare il cluster in questo senso”.

Per comandanti ed equipaggi è stata anche l'occasione per incontrare aziende del settore, come Genova Fire Service, che progetta, produce e installa impianti antincendi per il bordo. “Ci sono impianti simili – ha spiegato **Alberto Favarelli, responsabile tecnico di Genova Fire Service** – ma spesso attivabili con modalità diverse. Ci sono anche impianti automatici, che scattano da soli. È importante per l'equipaggio conoscere un impianto alla perfezione e assistere alle fasi di montaggio, non soltanto ricevere le certificazioni. Le tecnologie sono migliorate molto ma non tutte sono in grado di dimostrare cosa succede se divampa un incendio. Spesso i dispositivi antincendio sono una caccia al tesoro”.

Interessante l'approfondimento sul salvataggio di uno yacht dal punto di vista peritale. “Il salvataggio in mare è obbligatorio? No, non è vero – ha esordito **Alessio Gnecco, surveyor di Stige Maritime** -. Il soccorso è un intervento a salvaguardia della vita in mare. Il salvataggio è un'attività regolata da un contratto e presuppone il riconoscimento di un compenso. Richiede spesso capacità tecnica e mezzi idonei. Il servizio di assistenza deve essere prestato volontariamente. Il bene da salvare deve essere identificato. Il salvataggio viene remunerato in funzione del valore del bene salvato, dall'entità del pericolo, dal livello di capacità mostrati dai salvatori e dalla quantità del lavoro svolto”.

Dello stesso tono l'intervento dell'avvocato **Cecilia Vernetti, founding partner dello studio legale Camera Vernetti**, che ha spiegato che “ci sono contratti che regolano il salvataggio. Accade che venga registrato il Vhf in cui il comandante chiede supporto e quindi chiude di fatto un contratto di salvataggio. Potrebbe essere sufficiente l'inizio di un incendio con una mera assistenza, fino a un rimorchio. La giurisprudenza dice che si ha salvataggio vero e proprio solo quando c'è l'immobilizzazione dello yacht e quindi il pericolo di perdersi. Questo dà diritto ai salvatori a chiedere un compenso per il salvataggio ma solo in caso di risultato utile. Il compenso viene calcolato in percentuale sul valore dello yacht, al netto dei danni. Il compenso di salvataggio è coperto dalle polizze corpi e macchine ma viene pagato se è coperto il sinistro che ha dato origine al problema che ha causato la richiesta di salvataggio”.

Il comandante ha un ruolo attivo e deve intervenire ancor prima dei salvatori, almeno fino a che la barca non è messa in sicurezza e poi rendere la dichiarazione di evento straordinario in Capitaneria. “La normativa internazionale rimanda la disciplina alla legislazione nazionale – ha aggiunto Vernetti – e, per il compenso, dice che un terzo del costo del salvataggio vada a un eventuale nave non addetta al salvataggio e due terzi a comandante ed equipaggio. Cosa diversa se la nave è armata per prestare salvataggio. La percentuale si valuta in base al valore dello yacht e a come è avvenuto il salvataggio ma solitamente si aggira intorno al 5 – 10% del valore. In caso di incidente il comandante deve subito aprire il sinistro dal proprio assicuratore, nominare un perito e un avvocato. I salvatori non devono chiedere cifre esose che altrimenti portano gli armatori a chiedere ai comandanti di evitare di aprire contatti di salvataggio, compromettendo la sicurezza in caso di sinistro”.

Il **comandante Luciano Cinelli**, docente e membro della commissione sinistri marittimi della Capitaneria di porto, ha aggiunto che, per quanto riguarda il compenso, “dipende dall'attività che si sta svolgendo in quel momento. Se io sto prestando assistenza a dei sub in immersione – ha detto – e vengo chiamato a prestare assistenza a un'unità in difficoltà, anche se sono attrezzato per il soccorso, il compenso mi spetta”.

Il comandante Cinelli ha aperto il suo intervento spiegando che “Navighiamo in un mare di carta: quante volte lo si è detto davanti alla burocrazia? La legge internazionale non prevede trattamenti

di miglior favore, neanche quelle bandiere che non aderiscono a convenzioni. Socialmente siamo abituati a essere assistiti, mentre a bordo ognuno deve avere una consapevolezza di essere un ingranaggio fondamentale per la sicurezza e la prevenzione”. Da qui deriva l’importanza del Risk assessments: “leggere il meteo, pianificare un viaggio, qualsiasi cosa che previene. È la crescita, è qualcosa che previene il danno e si fa prima. Noi dobbiamo lavorare, dal mozzo al comandante, tutti insieme e dare una cultura della sicurezza. Il comandante per questo deve essere un leader e saper motivare. Quando facevo i salvataggi convocavo l’equipaggio e lo motivavo, coinvolgendolo nelle operazioni di soccorso. La motivazione è una ricchezza. Il Risk assessments porta a un brain storming. Avere una procedura di sicurezza non crea una cultura della sicurezza. Sono l’impegno, la competenza, le attitudini a tutti i livelli a determinare il risultato”.

Cinelli ha ribadito che “non è possibile stabilire una cultura della sicurezza senza una leadership chiara e una definizione delle priorità della sicurezza. E la scuola fa molto danno. Ora non si fanno più gli orali, ma solo i quiz, perché non c’è tempo. Immaginate un comandante che si trova in un consolato a difendere lui, l’equipaggio e la nave e non sa parlare. Pensate che danno che può fare. Inoltre io ho sempre cercato di curare anche l’assertività dell’equipaggio perché migliora i rapporti a bordo”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

“Sicurezza e responsabilità a bordo degli yacht”: FOTO e VIDEOCLIP del workshop

La VIDEO registrazione integrale del workshop “Sicurezza e responsabilità a bordo degli yacht”

This entry was posted on Wednesday, February 19th, 2025 at 10:34 pm and is filed under [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.