



Per AGCS il 2016 è stato un anno con poche perdite di navi:85 con un -16%.Ma incombono altre minacce sui piu' deboli

Londra, 19 giugno 2017 - Le perdite di spesa di grandi dimensioni sono diminuite del 50% nel corso dell'ultimo decennio, soprattutto grazie allo sviluppo di un ambiente di sicurezza più robusto da parte dei proprietari delle navi, secondo la quinta edizione annuale di Safety & Shipping di Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) 2017. Ci sono stati 85 perdite totali di navi riportate nel 2016, con un calo del 16% rispetto all'anno precedente (101). Il numero di incidenti di trasporto (vittime) è diminuito leggermente anno su anno del 4% con 2.611 segnalati, secondo la revisione, che analizza le perdite di trasporto riportate su 100 tonnellate lorde.

“Continuiamo a vedere miglioramenti nella sicurezza marittima, ma il prezzo della navigazione sicura è un impegno costante”, spiega il capitano Andrew Kinsey, Senior Marine Risk Consultant presso AGCS. “Il settore marittimo sta entrando in un periodo di notevole cambiamento e disordini dovuto a pressioni economiche, tecnologie e fattori geo-politici. C'è una tempesta perfetta per aumentare la regolamentazione e ridurre i margini “.

In un'intervista con SCMR, Kinsey ha anche alluso ad una “tempesta perfetta” per quanto riguarda il cambiamento climatico. “Mentre i sottoscrittori di assicurazione non sono preoccupati del fatto che ciò accada, c'è un accordo generale sul fatto che devono essere adottate misure per affrontare questa tendenza”.

Ripartizione geografica

Più di un quarto delle perdite di trasporto nel 2016 (23) si è verificato nella regione sud della Cina, Indocina, Indonesia e Filippine - il punto negativo nell'ultimo decennio. L'attività di perdita rimase stabile, ma rimaneva ancora quasi doppia della regione mediterranea orientale e nel Mar Nero (12), che era il secondo dato più alto. L'attività di perdita è stata anche in Giappone, Corea e Cina settentrionale; la Costa orientale dell'Africa, l'Atlantico meridionale, la costa orientale del Sud America, nonché le regioni marittime canadesi dell'Artico e dell'Alaska.

Le navi di carico (30) rappresentavano più di un terzo di tutte le navi perse. Le perdite di traghetto passeggeri sono aumentate leggermente (8), trainate da attività nel Mediterraneo e nel Sud Est asiatico. Le norme rimangono un problema in alcune parti dell'Asia con cattive condizioni meteorologiche, scarsa manutenzione, debole

esecuzione delle normative e sovraffollamento che contribuiscono alla perdita nave.

Cause di perdita di navi

La causa più comune delle perdite navali globali rimangono affondamento per danni allo scafo in navigazione, che rappresenta nel 2010 più di metà di tutte le perdite nel 2016, mentre il maltempo spesso è un fattore. Più di un terzo delle vittime di collegamenti marittimi è stato causato da un danneggiamento di macchinari, il quale è stato anche responsabile della guida di un aumento del 16% negli incidenti nella regione del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (563), sufficiente per sostituire le isole britanniche come luogo di primo incidente l'ultimo decennio.

La tecnologia mette in moto miglioramenti di sicurezza, ma la sovra-affidabilità presenta sfide di rischio

La tecnologia che aumenta la sicurezza sta già interessando il settore marittimo - dagli strumenti di navigazione elettronica al monitoraggio a terra delle macchine e del benessere dell'equipaggio. La tecnologia ha il potenziale di ridurre in modo significativo sia l'impatto dell'errore umano che l'analisi e secondo AGCS rappresenta circa il 75% del valore di quasi 15.000 crediti di assicurazione per responsabilità civile per cinque anni, equivalente a più di \$ 1.6 miliardi, nonché la ripartizione dei macchinari.

Inoltre, la tecnologia è strumentale nell'assistenza ai problemi sanitari dell'equipaggio offshore, spesso difficile da affrontare a causa della localizzazione. AGCS, insieme a Allianz Worldwide Care e Allianz Global Assistance, offre ora l'equipaggio 24 ore su 24 all'accesso ed al consiglio medico tramite un'app dedicata e un equipaggiamento a bordo. Tali innovativi servizi di assistenza "telemedicina" possono aiutare le navi a prendere decisioni più informate sulla salute di un membro dell'equipaggio, riducendo potenzialmente la necessità di effettuare deviazioni costose.

Cyber Attack Minaccia crescente

La minaccia di attacchi informatici continua ad essere significativa. Kinsey ha detto a SCMR che molti altri miglioramenti alle reti IT legacy esistenti sono essenziali.

"La maggior parte degli attacchi ad oggi sono stati mirati a violare la sicurezza aziendale piuttosto che prendere il controllo di una nave", dice. "Poiché nessun incidente maggiore è dovuto ad un attacco informatico, molti in questo settore sono compiaciuti". Tuttavia, la sicurezza IT non dovrebbe essere posta sul backburner - se gli hacker fossero stati in grado di prendere il controllo di una grande nave container su un percorso strategico, potrebbero verificarsi perdite economiche significative", ha aggiunto Kinsey.

Le navi autonome e la sicurezza marittima

La tecnologia che sta dietro alle navi autonome si sta rapidamente sviluppando, compresa la tecnologia che potrebbe permettere alle navi di essere controllate in remoto oppure operando autonomamente. Si prevede inoltre un progresso tecnologico che consenta alle navi di controllare la propria salute e l'ambiente che li circonda.

“La tecnologia autonoma ha il potenziale per rivoluzionare il movimento dei carichi su una scala non visibile dal momento che la containerizzazione è stata introdotta circa 50 anni fa”, dice Kinsey. “Nonostante le incognite e le questioni regolamentari, il trasporto autonomo accadrà. Le pressioni economiche sull’industria marittima e la necessità di trovare efficienze supportano e accelerano gli sviluppi nell’automazione marittima “.

La minaccia di pirateria si evolve con la rapina di equipaggio in salita

Secondo l’ Ufficio Marittimo Internazionale (IMB) , gli incidenti di pirateria nel 2016 hanno continuato la loro tendenza al ribasso. L’ufficio ha registrato 191 atti di pirateria nel 2016, in calo del 22% rispetto al 2015 (246) e il più basso totale registrato dal 1998. La riduzione riflette il successo di misure per contenere la minaccia dei pirati somali nel Golfo di Aden e nell’Oceano Indiano. L’introduzione di guardie armate a bordo e la presenza di una task force multinazionale che naviga in mari pericolosi. Ci sono stati solo due incidenti registrati in Somalia nel 2016, contro 160 nel 2011.

Nonostante questo trend positivo, la minaccia dei pirati somali non è andata via. Nel marzo 2017, i pirati catturarono la cisterna petrolifera “Aris 13” dalla costa della Somalia e chiedevano un riscatto – il primo di tale tipo di sequestro di una grande nave commerciale dal 2012. Poi, il 1 ° giugno 2017, i pirati armati tentarono di imbarcarsi sulla cisterna MT NAVIG8 PROVIDENCE nel Golfo di Oman.

Il 2016 ha visto anche l’escalation del rapimento dell’equipaggio, con un triplo aumento rispetto al 2015, secondo l’IMB. I pirati hanno rapito 62 persone per il riscatto in 15 incidenti separati durante l’anno. Più della metà sono stati catturati dall’Africa occidentale, mentre 28 sono stati rapiti da aree intorno a Malesia e Indonesia. Questi rapimenti, dice Kinsey, è l’escalation del terrorismo internazionale. “Stiamo vedendo un uptick di questo tipo di attività in diversi punti caldi”, dice

Le pressioni economiche possono portare a rischiose misure di risparmio

Il crollo di una delle maggiori compagnie di navigazione del mondo, Hanjin Shipping, nel corso dell’ultimo anno ha esposto lo stato pericoloso di alcune parti del settore. I fallimenti sono in aumento e quando i livelli di indebitamento sono elevati e il reddito è basso, i proprietari di navi cercano spesso di risparmiare sui costi di manutenzione, i livelli di addestramento e crewing, tutti i quali possono aumentare la perdita di attività. Secondo l’AGCS, la negligenza / mancanza di manutenzione è già una delle cause principali della perdita di responsabilità nel settore dei trasporti e si osserva un aumento delle richieste di manutenzione. L’attuazione di regimi rigorosi di ispezione e manutenzione è cruciale.

*Red. – Ma anche l’attaccamento della propria flotta, unitamente a competenza e serietà, possono giocare a favore dei Gruppi familiari. Chi gestisce le flotte con i soldi degli altri, difficilmente riesce a stare a galla in una “tempesta perfetta”. E di esempi il mondo marittimo ne abbiamo a iosa.

