Crociere in Liveaboard: analisi degli incidenti

Esaminiamo i dati recenti sugli incidenti in barca e affrontiamo alcuni aspetti critic che riguardano manutenzione e formazione, per consentire ai subacquei di fare scelte ragionate.

Il 2019 rimane l'anno più drammatico nella storia delle crociere subacquee. Con trentaquattro vittime, il disastro della **nave MV *Conception in*** California rimane ancora oggi il disastro marittimo più mortale nel settore delle immersioni. Il caso legale si è chiuso alla fine del 2023 e le conclusioni della giuria hanno fatto luce sui rischi di incendio, sulle limitate vie di evacuazione e sugli insufficienti protocolli di sicurezza a bordo, tutti fattori che hanno portato alla condanna del capitano. Questo orribile incidente avrebbe dovuto servire da campanello d'allarme per l'intero settore. Ma quando nel 2022, dopo due anni di confini chiusi durante la pandemia di COVID, i viaggi sono ripresi, è successo il contrario.

Le notizie di incendi, incagli e affondamenti sono aumentate vertiginosamente. L'anno peggiore è stato il 2024, con dieci incidenti. Si potrebbe pensare che le barche da crociera più economiche abbiano tagliato i costi e trascurato i protocolli di sicurezza, invece gran parte degli incidenti ha coinvolto barche di lusso. Quindi no, non sempre si ottiene ciò per cui si paga... La situazione è più complessa e sembra che questa tendenza continui anche nel 2025.

Ho visitato i cantieri galleggianti di Labuan Bajo, Indonesia, e ho visto con i miei occhi come vengono costruite alcune imbarcazioni da crociera: non sulla base di progetti o standard di ingegneria navale, ma sulla solida esperienza di capitani e armatori. Sebbene questa maestria artigianale porti con sé generazioni di conoscenze marittime, le imbarcazioni spesso non dispongono delle caratteristiche di sicurezza presenti su navi costruite in Australia o nella Polinesia francese. Senza una supervisione standardizzata, anche le imbarcazioni di lusso possono nascondere gravi difetti strutturali sotto i loro lucidi esterni.

Komodo, Indonesia

Un problema sistemico?

Una prima analisi degli incidenti 2017-2019 avvenuti su barche da crociera rispetto al 2022-2024 evidenzia un trend preoccupante: nel 2017-2019 ci sono stati solo cinque incidenti, mentre nel periodo 2022-2024 se ne sono verificati venti – un aumento del 300%. La pandemia e la seguente esplosione dei viaggi possono suggerire spiegazioni su queste oscillazioni statistiche.

Marta Marrocco, Senior Case Manager di DAN, dice che l'aumento degli incidenti potrebbe essere legato alle conseguenze della pandemia: "L'aumento degli incidenti negli ultimi anni potrebbe essere attribuito alla combinazione di due fattori, entrambi legati al periodo COVID. Da un lato, dal 2022-2023 le persone hanno ripreso a viaggiare su scala più ampia rispetto a prima del COVID, forse vedendo questo come un modo per riconquistare la libertà persa dopo le restrizioni che tutti abbiamo vissuto".

Nel periodo 2022-2024, il 55% degli incidenti si è verificato in Egitto (11) e il 20% in Indonesia (4). Gli incidenti rimanenti sono distribuiti tra Thailandia (2), Maldive (1), Messico (1) e Filippine (1). Mentre il turismo ha più che recuperato in Medio Oriente dopo la pandemia, in particolare in Egitto, con 17,5 milioni di arrivi internazionali nel 2024, pari a un aumento del 34,3% rispetto al 2019, il Sud-Est asiatico non ha ancora registrato una ripresa. Nel 2024, l'Indonesia ha registrato 13,9 milioni di arrivi di visitatori internazionali (-13,7% rispetto al 2019) e la Thailandia 35,1 milioni (-12% rispetto al 2019).

Tuttavia, questi dati devono essere confrontati con la distribuzione dei liveaboard nel mondo. Sebbene sia difficile determinare il numero esatto di barche che operano dal Mar Rosso all'Oceano Pacifico, una delle piattaforme di prenotazione online più popolari, Liveaboard.com, offre attualmente 80 viaggi in Indonesia (26% del totale), 68 in Egitto (22%), 44 alle Maldive (15%) e 31 in Thailandia (10%) per un totale di 223

viaggi su una flotta globale di 316, che effettuano circa 23.000 viaggi all'anno. Facendo due conti, se c'è una tendenza preoccupante, è quella che si sta verificando in Egitto.

Marta sostiene che il secondo fattore che contribuisce all'aumento degli incidenti su liveaboard potrebbe essere di natura finanziaria: "Molti operatori la cui attività è stata interrotta durante la pandemia, potrebbero non aver avuto entrate sufficienti per mantenere adeguatamente le loro imbarcazioni durante quel periodo. Il successivo aumento della domanda di crociere, insieme all'uso di barche che forse non hanno ricevuto una manutenzione adeguata, potrebbe essere la causa dell'aumento del numero di incidenti".

Questa ipotesi è condivisa da Pete Mesley di Lust4Rust Diving Expeditions: "Penso che il blocco internazionale causato dal COVID abbia avuto un impatto enorme. Poco dopo la riapertura delle frontiere, tutti si sono dati da fare per recuperare i guadagni. Sono sicuro che la manutenzione e la cura delle imbarcazioni durante quel periodo di chiusura globale non siano state adeguate. Non ci sono prove a sostegno di questa tesi, ma è un'ipotesi plausibile, considerando l'aumento dei naufragi".

Craig Stephen di Mike Ball Dive Expeditions, Australia, sostiene che il cambiamento delle proprietà stia influenzando gli standard di sicurezza: "Molti business subacquei un tempo gestiti direttamente dai proprietari (con passione, motivazione e attenzione) sono passati di mano o sono stati venduti a società in cui ora fanno solo parte del portafoglio della casa madre. Di conseguenza, il risultato economico annuale è molto più importante della sicurezza".

Komodo, Indonesia

Le conseguenze per la comunità sub

Fortunatamente, la maggior parte degli incidenti in liveaboard non ha causato vittime (il 75% nel periodo 2022-2024) e le operazioni di soccorso sono state gestite con rapidità. D'altra parte, uno degli incidenti avvenuti in Egitto nel 2024 ha causato un numero significativo di vittime. Dopo il ribaltamento della Sea Story**,** tra i 44 passeggeri e membri dell'equipaggio, 4 corpi sono stati recuperati mentre 7 risultano dispersi. Sebbene l'Indonesia sia al secondo posto per numero di incidenti, dal 2012 non ci sono vittime. Dei 5 incidenti in liveaboard con vittime tra il 2022 e il 2024, 3 sono stati causati da problemi di stabilità (che hanno portato al ribaltamento della nave) e 2 da incendi. In tutti i casi, la causa è stata la mancanza di vie di fuga alternative: le vittime sono rimaste bloccati a causa dell'acqua o delle fiamme.

Il direttore dei programmi di sicurezza di DAN Europe, Guy Thomas, sottolinea che uno dei principali fattori che contribuiscono a questi incidenti è la mancanza di una formazione adeguata dell'equipaggio e di una preparazione alle emergenze: "Un equipaggio ben addestrato può fare la differenza tra un incidente circoscritto e un disastro su larga scala". Aggiunge: "La scarsa manutenzione dei sistemi elettrici e delle linee di alimentazione del carburante è stata un fattore ricorrente in molti di questi incidenti".

Esaminando i 20 incidenti, la metà di questi è stata causata da un incendio divampato nella sala macchine, il 30% è stato causato dall'incagliamento della barca, spesso di notte a causa della mancanza di guardia notturna, e infine 4 (20%) erano legati a problemi di stabilità, con il ribaltamento dell'imbarcazione durante tempeste. Purtroppo, nonostante rappresentino solo pochi casi, questi ultimi sono stati i più mortali negli ultimi 3 anni.

Oltre al pericolo immediato per la vita, questi incidenti hanno lasciato molti subacquei senza nulla, se non i vestiti che indossavano. Marta osserva che DAN Europe ha assistito diversi subacquei che hanno perso i loro averi in questi incidenti:

"Negli ultimi due anni, alcuni subacquei hanno contattato il servizio di emergenza di DAN Europe per segnalare di essere stati vittime di naufragi. Fortunatamente, nella maggior parte dei casi, i subacquei a bordo di queste imbarcazioni sono riusciti a salvarsi, ma quasi sempre hanno perso i loro effetti personali e le loro preziose attrezzature subacquee. Infatti, la richiesta più frequente alla nostra hotline è stata il rimborso dei beni smarriti".

Tuttavia, la copertura assicurativa ha dei limiti: "L'assicurazione che gli iscritti DAN possono scegliere di acquistare copre la fase acuta delle emergenze mediche. L'attrezzatura subacquea rientra nella copertura assicurativa solo se danneggiata o smarrita durante un'operazione di soccorso a seguito di un incidente subacqueo, non se smarrita in mare dopo un naufragio". Sarebbe giusto chiedere all'assicurazione dell'operatore di coprire il costo dell'attrezzatura smarrita, ma per esempio i subacquei che siamo riusciti a contattare e che si trovavano sul MY *Pacific Vortex* in Messico nel 2022 hanno dichiarato di aver ottenuto meno del 30% del valore di ciò che hanno perso dopo aver lottato per ottenerlo.

Per questo motivo, in seguito al tragico incidente della *Sea Story*, DAN ha deciso di portare un po' di sollievo ai subacquei colpiti con un ulteriore **sostegno finanziario e psicologico.**

Galapagos, Ecuador

Protocolli di sicurezza: a cosa devono prestare attenzione i subacquei?

Alla luce di questi dati, cosa dovrebbero fare i subacquei per proteggersi? Pete Mesley offre alcuni consigli ai subacquei che desiderano dare priorità alla sicurezza durante le immersioni in liveaboard: “Richiedete esercitazioni antincendio e di evacuazione, punti di raccolta, posizione e uso dei giubbotti di salvataggio: queste procedure devono essere praticate e non solo discusse”. Raccomanda inoltre di “tenere vicino al letto una borsa impermeabile con oggetti essenziali come telefono, denaro, carte di credito, occhiali e passaporto”.

Guy Thomas menziona le misure di sicurezza che i subacquei possono verificare a bordo: “In molti casi, abbiamo osservato sistemi di rilevamento e spegnimento degli incendi inadeguati o completamente non funzionanti”. Per saperne di più, già nel 2020, sulla scia del disastro dell’incendio della MV *Conception*, DAN ha pubblicato delle linee guida sulla sicurezza antincendio in collaborazione con Francois Burman, di Dive Safety Services.

Craig Stephen consiglia ai subacquei di controllare bene alcuni aspetti prima di salire a bordo: “Prima di recarvi in una destinazione straniera, fate le vostre ricerche. Il Paese ha standard elevati? Siete lontani da eventuali soccorsi? La compagnia promuove la sicurezza prima di tutto? Dopo il benvenuto dovrebbe esserci un briefing sulla sicurezza in caso di incendio, collisione, abbandono della nave, ecc. C’è più di una via di fuga da tutte le aree? L’alloggio è sottocoperta (sconsigliato)?

Craig sottolinea inoltre un rischio specifico legato alla ricarica delle batterie: «Non dovrebbe essere

consentita all'interno [cioè nella cabina passeggeri] e senza sorveglianza». Guy Thomas conferma: «Gli incendi possono svilupparsi nella sala macchine, ma ciò non significa che il motore sia stato coinvolto. La causa può essere un sovraccarico del sistema o un guasto all'impianto elettrico della nave. Gli incendi causati dalla ricarica delle batterie non devono essere sottovalutati».

Infatti, dopo il disastroso incendio della MV *Conception* nel 2019, si è a lungo pensato che la causa fosse la ricarica delle batterie, che avrebbe potuto causare un sovraccarico del circuito elettrico, oppure che le batterie stesse avessero preso fuoco. Questo potenziale scenario ha spinto alcuni professionisti del settore delle immersioni subacquee a prendere misure drastiche negli ultimi anni.

Sebbene le conclusioni del caso MV *Conception* abbiano alla fine dimostrato che l'incendio è divampato da un cestino sul ponte principale, i dati forniti dall'aviazione civile offrono una prospettiva indiscutibile su questo rischio specifico. "Gli incidenti di questo tipo sono aumentati del 28% negli ultimi cinque anni, dal 2019 al 2023", afferma UL Standards & Engagement**.** I subacquei pensano immediatamente alle batterie delle torce subacquee, alle fotocamere e ai telefoni; tuttavia, è interessante notare che le sigarette elettroniche e i power bank sono stati i principali responsabili degli incidenti sui voli commerciali. Fortunatamente, nell'85% dei casi, gli incidenti sono stati gestiti prima che diventassero gravi, grazie al fatto che i dispositivi erano a portata di mano dei passeggeri. Quindi, anche se finora non ci sono segnalazioni che confermino che le batterie al litio siano la causa di incendi a bordo di liveaboard, il loro utilizzo deve essere preso molto sul serio.

La responsabilità degli operatori

Pete Mesley sottolinea che gli agenti di viaggio e gli operatori turistici devono assumersi maggiori responsabilità: "I tour operator e gli agenti di viaggio hanno una grande responsabilità. Qualcuno deve fare le dovute verifiche e, ad essere onesti, i clienti non vogliono farlo; vogliono affidarsi ai tour operator e agli agenti di viaggio affinché siano loro a fare i controlli. In alcune parti del mondo non esistono regolamenti di alcun tipo, quindi è necessario fare pressioni sugli operatori liveaboard affinché elaborino piani operativi, dimostrino la sicurezza dei loro imbarchi, le qualifiche dei capitani e la competenza e la formazione del personale".

In effetti, non tutti i Paesi hanno le stesse normative[1] che si applicano ai passeggeri che viaggiano su imbarcazioni commerciali. Craig Stephen condivide la sua esperienza in Australia, un Paese che non ha registrato un solo incidente tra le crociere subacquee nell'ultimo decennio. Tuttavia, alcuni ritengono che sia eccessivamente regolamentato. "Abbiamo una regolamentazione e una governance molto severe per le immersioni subacquee e la gestione delle imbarcazioni, e le autorità competenti ci controllano con ispezioni e sopralluoghi annuali (compreso il protocollo di guardia notturna). Dire che l'Australia è eccessivamente regolamentata per le immersioni è semplicemente assurdo. Anche se le tragedie possono capitare anche agli operatori più vigili, le autorità contribuiscono a mantenere oneste le aziende che altrimenti sarebbero senza scrupoli".

Alcune compagnie come The Dirty Dozen hanno adottato misure per garantire che i loro standard di sicurezza rimangano elevati. Gill Flaherty, il loro responsabile esplorazioni, descrive in dettaglio il rigoroso processo di controllo: "Prima di prenotare un charter su una nuova imbarcazione, effettuiamo le dovute verifiche e discutiamo con l'operatore i seguenti aspetti: tipi di estintori, sistemi antincendio nella sala macchine, collaudo delle zattere di salvataggio, circuiti di illuminazione di emergenza, procedure di guardia notturna, formazione dell'equipaggio in materia di antincendio e primo soccorso, nonché piani di emergenza. Richiediamo inoltre una copia del piano di emergenza dell'imbarcazione e una matrice RACI concordata per i nostri archivi".

Pete Mesley ha modificato le sue procedure operative dopo un incidente avvenuto nel 2022 a Socorro, in Messico, a cui ha assistito personalmente: “Dopo l’incidente della nave da crociera *Pacific Vortex*, ho completamente modificato le mie procedure operative. Ora richiedo di vedere le qualifiche dei capitani, la documentazione relativa alle ispezioni della nave, i fogli di manutenzione delle attrezzature di sicurezza e così via. Se un operatore liveaboard non è in grado di fornire questi documenti, non dovrebbe essere in attività”.

Similan Islands, Thailand

Una sveglia per il settore

Con l’aumento degli incidenti su liveaboard, gli esperti concordano sul fatto che il settore debba adottare un approccio più proattivo alla sicurezza. Una manutenzione inadeguata, carenze nella formazione dell’equipaggio e lacune normative contribuiscono ad aggravare un problema che non può essere ignorato.

Sebbene i subacquei abbiano un ruolo importante nel garantire la propria sicurezza, ponendo domande agli operatori e prendendo decisioni informate sulle compagnie di cui si fidano e da cui decidono di acquistare, l’attuale crisi è un campanello d’allarme che il settore subacqueo non può ignorare.

Guy Thomas spiega: “Probabilmente il modo migliore per andare avanti è sensibilizzare i subacquei e gli operatori liveaboard. Molti di loro vogliono lavorare nel modo più sicuro possibile, ma alcuni hanno problemi di sicurezza di cui potrebbero non essere nemmeno consapevoli. Pertanto, aumentare la consapevolezza sarà importante in futuro. Lo stesso vale per i subacquei: dobbiamo educarli su ciò che devono aspettarsi a bordo in termini di sicurezza”.

Infine, ecco una lezione che abbiamo imparato esaminando ogni rapporto su ogni incidente avvenuto in liveaboard: “non saltare mai un’immersione”.

APPROFONDIMENTI

Undercurrent: A Decade of Liveaboard Losses

Institut für Schiffbau und maritime Technik: Investigation of a series of accidents involving yachts for diving vacations (Bachelor-thesis) by Justus Schiszler

Int’l Maritime Organization: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

orghanizationScuba Diving: The Ultimate Liveaboard Packing Guide By Candice Landau

---

Sull’autrice

Florine Quirion è scrittrice, fotografa subacquea e blogger di viaggi subacquei per World Adventure Divers**.** Ha studiato ingegneria meccanica e ha lavorato nel settore della regolamentazione e certificazione dei prodotti prima di dedicarsi alla sua passione per l’oceano. Collabora regolarmente con le riviste Alert Diver e In-Depth e ha pubblicato un libro sui viaggi subacquei con Lonely Planet. Per qualsiasi domanda, potete contattarla su Instagram.

Traduttore: Cristian Pellegrini