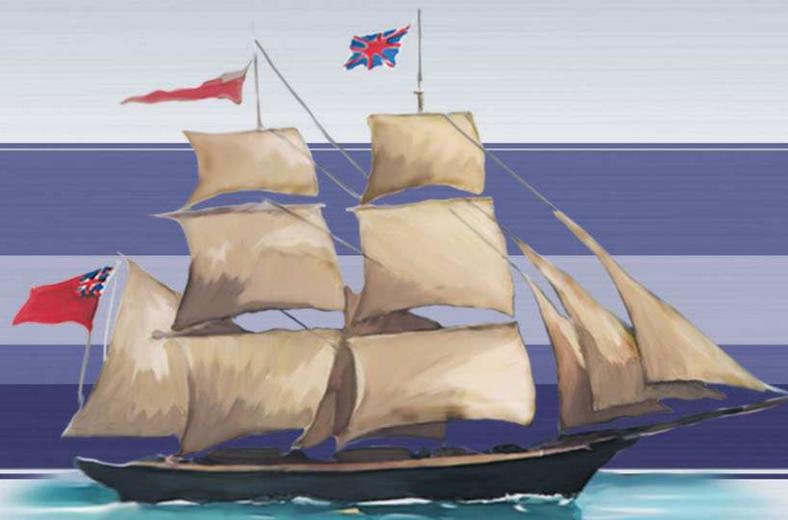


Flash News



Genova, 19 Giugno 2017
No. 1753

Fonti:

Burke & Novi S.r.l.
Il Sole 24 Ore
Il Messaggero Marittimo
Corriere dei Trasporti
La Gazzetta Marittima
Lloyd's List
Lloyd's Ship Manager
Fairplay Shipping Weekly
Trade Winds – International Shipping Gazette
Journal pour le Transport International
Shipping News International
The Journal of Commerce (European edition)
B.P. Statistical Review of World Energy
H.P. Drewry: Shipping, Statistics & Economics
Intertanko port information & bunkers
International Bulk Journal
Lloyd's List Containers

ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 24 (12/16 Giugno 2017) CISTERNE

I noleggiatori di **VLCC** (oltre 200.000 dwt) si sono concentrati nel fissare i restanti stem di giugno dal Golfo mediorientale, in attesa della conferma dei programmi di luglio. I noli hanno inizialmente mantenuto il livello di Ws 50-52, ma successivamente hanno subito una leggera erosione a Ws 48,5-49 (equivalente base timecharter a circa 15.500 dollari al giorno) per le destinazioni orientali e medi Ws 20 per quelle occidentali. Il mercato dovrebbe essere più attivo la prossima settimana, ma la disponibilità di navi appare sufficiente da escludere o limitare una reazione positiva. In West Africa, una ripresa di attività a metà settimana ha dato l'illusione di una piccola ripresa, ma i noli sono poi tornati a medi Ws 50 per il Far East e 2,75 milioni di dollari lumpsum per la costa orientale indiana dove si prevede rimarranno fin tanto che il principale mercato non si muoverà al rialzo. Nel mercato dei Caraibi, le VLCC hanno mantenuto i precedenti noli di circa 2,6 milioni di dollari lumpsum per la costa occidentale indiana e 3,2 milioni di dollari per Singapore. In Mare del Nord, le VLCC sono presenti in numero ridotto ma è necessario che l'*arbitrage* sia più ampio perché che i trader siano disposti a pagare più di 2,9 milioni di dollari lumpsum per il fueloil Rotterdam/Singapore e 3,9 milioni di dollari per il greggio Hound Point/Corea del Sud. Le speranze degli armatori di **Suezmax** (125.000-200.000 dwt) di non vedere scendere ulteriormente i noli dal West Africa, non si sono avverate e il mercato si è attestato ad alti Ws 50 o bassi Ws 60 (pari a circa 9.750 dollari al giorno) per tutte le destinazioni dell'Atlantico. A questo punto, i noleggiatori dovrebbero iniziare a coprirsi alla grande, ma questa potrebbe non essere una decisione rapida. In Mediterraneo-Mar Nero i noli sono rimasti al livello di Ws 70 dal Mar Nero per le destinazioni europee e 2,5 milioni di dollari lumpsum per la Cina, livelli a cui dovrebbero rimanere almeno nel breve termine. Nell'area del Golfo Arabo, le Suezmax hanno avuto una domanda appena sufficiente a mantenere i noli a Ws 67,5 per il Far East e Ws 25 per le destinazioni occidentali con scarse possibilità di cambiamento in meglio. Le **Aframax** (80.000-125.000 dwt) hanno registrato una modesta ripresa in Mare del Nord dove i noli per i viaggi inter-UK Cont. sono saliti a Ws 97,5 (equivalente a circa 10.500 dollari al giorno) e per le cariche nel Baltico a Ws 75 con 100.000 tonnellate di carico. Nessun cambiamento in Mediterraneo, dove i noli sono rimasti a Ws 92,5 per i viaggi inter-Med. La disponibilità di navi appare abbastanza numerosa per la prossima fase di fissati da far escludere una variazione dei noli al rialzo. Nei Caraibi i noli delle Aframax sono scesi al di sotto di Ws 90 ma non si esclude una ripresa la prossima settimana. Nel segmento delle **Product Tanker pulite**, le Medium Range (25.000-50.000 dwt) hanno ottenuto noli più bassi, per effetto di una buona disponibilità di navi e dell'arrivo al rallentatore di carichi in mercato. I noli di queste navi si sono quindi attestati a

Ws 125 (equivalente a circa 7.000 dollari al giorno) per i viaggi dal Nord Europa alla costa atlantica americana, e i carichi di ritorno dal Golfo americano a Ws 105. Questo ha fatto scendere i guadagni per la triangolazione da 15.000 dollari al giorno a circa 12.000 dollari. Ad est di Suez, l'attività limitata e la disponibilità invariata di navi non ha permesso agli armatori di migliorare i noli dai livelli correnti molto bassi. Le Large Range 2 (80.000-120.000 dwt) sono state fissate ancora a circa Ws 87,5 (pari a circa 6.250 dollari al giorno) per la nafta Golfo Arabo/Giappone mentre le Large Range 1 (60.000-80.000 dwt) hanno ottenuto per lo stesso viaggio Ws 105 (equivalente a circa 6.750 dollari al giorno). Per il jet fuel Golfo Arabo/UK Cont. queste navi hanno ottenuto noli rispettivamente di 1,3 e 1,1 milioni di dollari lumpsum.

CARICO SECCO

La settimana ha avuto una conclusione deprimente per gli armatori di **Capesize** (150.000-180.000 dwt) con noli in calo in tutte le aree di mercato. L'eccesso di offerta di navi in entrambi i bacini, unitamente alla scarsità di nuovi carichi e un brusco calo del mercato cartaceo, hanno complessivamente contribuito a creare un mercato depresso. Il Baltic Capesize Index ha chiuso a 1.213 punti, 225 in meno rispetto alla settimana precedente, mentre la media ponderata delle 5 rotte timecharter si è attestata a USD 9.170 con una perdita di USD 1.851. Solo 18 fissati spot sono stati conclusi nella settimana, in confronto a 37 nella precedente. In Nord Atlantico l'attività è stata frammentaria, culminata nel fissato base viaggio per conto Cargill di un relet EDF Puerto Bolivar/Rotterdam al nolo in ribasso di USD 6,20 per tonnellata. I fissati base timecharter sono stati molto limitati e i noli per round in Atlantico di poco superiori a USD 8.000 al giorno. Molto scarsi i carichi dal Brasile con i noli base viaggio Tubarao/Qingdao per fine giugno scesi a USD 12,90 per tonnellata. Si riporta il fissato della *Mineral Stonehenge* (175.713 dwt costr. 2010) relet CCL con consegna retro Krishnapatnam 30 maggio trip via Brasile opzione Pepel riconsegna Cina a USD 13.500 al giorno per conto Hyundai Glovis. Nell'area del Pacifico, il volume dei carichi dall'Australia è risultato inferiore e i noleggiatori hanno avuto un'ampia scelta di navi. I noli base timecharter sono stati nettamente inferiori. La *Great Qin* (176.104 dwt costr. 2010) è riportata fissata con consegna Jingtang 17/19 giugno per trip via Abbot Point riconsegna Zhuhai a USD 8.000 al giorno per conto Jiangsu Steamship. Un'altra Capesize da 173.800 dwt costr. 2004 sarebbe stata fissata e poi caduta a USD 6.500 al giorno con consegna Rizhao per trip via costa orientale Australia riconsegna l'India. Le **Panamax** (70.000-95.000 dwt), diversamente dalle Capesize, hanno avuto una settimana più favorevole con noli rafforzati in tutte le aree e in particolare in Nord Atlantico. I volumi dei carichi in quest'area hanno favorito gli armatori che hanno potuto ottenere noli più alti dopo i minimi di un mese fa. Una nave da 79.500 dwt del 2010 aperta Continente è stata fissata a USD 9.500 al giorno per trip via Baltico con riconsegna Skaw-

Gibilterra. Un'altra Panamax (74.000 dwt costr. 2001) è riportata fissata da UK via Golfo USA per il Far East a un nolo vicino a USD 13.000 al giorno. Un mercato più attivo dalla costa orientale del Sud America ha contribuito a far salire i noli, e noleggiatori in mercato per un carico ne hanno poi fissati diversi. Navi moderne sono state fissate base APS per viaggi verso il Far East a USD 9.750 al giorno e USD 450.000 bonus. In chiusura di settimana, una Kamsarmax del 2013 era riportata fissata da Singapore per un round costa orientale Sud America a un nolo di USD 10.000 al giorno. Nel mercato del Pacifico, il ritmo è rallentato ma i noli sono migliorati, sebbene i livelli spot non siano stati corrispondenti a quelli offerti per periodo. Una nave da 82.000 dwt del 2012 è stata fissata in diretta continuazione da Kashima per un round in Nord Pacifico a USD 8.500 al giorno, mentre in precedenza una nave da 75.000 dwt del 2006 era stata fissata da Tangshan per un round in Nord Pacifico a USD 6.600 al giorno. Nel mercato del periodo, si riporta il fissato di una Panamax da 74.000 dwt costr. 2004 con consegna Shanghai fissata per un anno a USD 7.900 al giorno.

COMPRAVENDITA

Questa settimana il mercato della compravendita si è mostrato più attivo rispetto alle precedenti registrando un buon numero di unità compravendute. Per quanto concerne il settore delle Tankers, da evidenziare che gli armatori norvegesi Odfjell Tankers A/S si sono resi protagonisti dell'acquisto di cinque resale per circa USD 200 MLN in blocco. Si tratta di unità stainless steel da 25.000 DWT facenti parte dell'ordine complessivo di 10 navi effettuato da Chemical Transportation Group (CTG) presso il cantiere cinese AVIC Dingheng che verranno consegnate tra il 2017 e Maggio 2018. Le suddette unità entreranno a far parte di un nuovo pool (Odfjell Tankers Pool) insieme alle altre cinque di proprietà di CTG. Tra le altre, da segnalare che compratori greci avrebbero acquistato la MT *NORD INTEGRITY* (48,026 DWT - Blt. 2010 Iwagi - Man-Burmeister & Wain - IMO II/III) per circa USD 17.5 MLN. Tra le unità Bulkers, si evidenzia che gli armatori Songa Bulk hanno arricchito la loro flotta acquistando la Capesize MV *GOLDEN OPUS* (180,716 DWT - Blt. 2010 STX - Man-Burmeister & Wain - 9/9 stive/boccaporte) per circa USD 28.5 MLN. Gli Armatori BW Dry Cargo hanno venduto probabilmente a compratori greci la MV *BW INDIGO* (56,121 DWT - Blt. 2011 Mitsui - Man-Burmeister & Wain - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t) per circa USD 15.25 MLN. La stessa unità era stata acquistata dai venditori come Mv *Indigo Spera* lo scorso dicembre per circa USD 13 MLN. Tra le Handymax acquirenti al momento non resi noti avrebbero acquistato la MV *ASTRA* (48,821 DWT - Blt. 2004 IHI - Sulzer - 5/5 stive/boccaporte - gru 4x30t - 8,519 ldt) per circa USD 8 MLN. Il mercato della demolizione questa settimana, in linea con la precedente, ha visto nuovamente l'affermarsi del Pakistan come mercato di riferimento avendo pagato 335 USD/LDT per le Bulker e 355 USD/LDT per le Tanker, seguito dall'India che ha pagato 330 USD/LDT per le

Bulker e 350 USD/LTD per le Tanker. Infine, Bangladesh e Turchia hanno pagato rispettivamente 310-235 USD/LDT per le Bulker e 330/245 USD/LDT per le Tanker.

ALTRE NOTIZIE

L'entusiasmo di inizio d'anno per il settore dei carichi secchi ha nuovamente ceduto il passo alla prudenza, mentre il Baltic Dry Index è sceso dagli alti livelli del novembre 2014 a causa della debolezza dei mercati delle materie prime e del surplus di navi. Il BDI è ancora in vantaggio del 38% su base annua, permettendo alla maggior parte degli armatori di raggiungere almeno risultati di pareggio, ma il barometro dei trasporti via mare dei carichi secchi è sceso questa settimana a 849 da 1.300 a fine marzo. Il declino riguarda tutte le classi di portarinfuse, ma per le Capesize l'indice è inferiore alla metà rispetto a fine marzo. Anche gli indici di Panamax e Supramax sono in calo su marzo. L'orderbook continua a penalizzare i mercati, con 275 navi per 23,8 milioni dwt già consegnate dall'inizio dell'anno e 364 navi per 27 milioni dwt previste arrivare in mercato nella seconda parte dell'anno. I prezzi deboli delle materie prime sono alla base di tutto e il minore incentivo ad accumulare scorte rende i noleggiatori meno disposti ad incrementare il loro portafoglio navi. La debolezza del BDI rispecchia la performance di materie prime chiave come il minerale di ferro i cui prezzi resi in Cina sono scesi a 50 dollari per tonnellata, in confronto a 80-90 dollari nel primo trimestre. Le importazioni cinesi di minerale sono aumentate in maggio a 91,5 milioni di tonnellate, da 82,2 milioni in aprile e 87 milioni di tonnellate un anno prima. L'attività di noleggio dalle principali aree di esportazione, Australia e Brasile, continua ad essere consistente. Il rincaro del primo trimestre aveva portato la Cina a reperire carichi in India e Sud Africa, contribuendo in tal modo a far aumentare le giacenze ai porti cinesi ad un nuovo record di 140 milioni di tonnellate. Oltre al minerale di ferro, gli acquisti speculativi hanno fatto salire a dicembre dello scorso anno il prezzo del carbone da fonderia a 300 dollari per tonnellata. La decisione della Cina di limitare i giorni di attività alle miniere nazionali di carbone aveva dato il via ad una frenesia di acquisti, tuttavia se i prezzi saranno troppo alti Beijing riaprirà le miniere. Per ora, i prezzi del carbone metallurgico sono diminuiti allo stesso modo come il minerale di ferro. La minore domanda di carbone ha dirottato un maggior numero di Panamax e Kamsarmax dal Pacifico verso l'Atlantico, ma il livello delle esportazioni non è sufficiente a tenere impegnate tutte le navi che sono ora più presenti nei mercati del grano.

Per effetto dell'eccedenza di greggio nei mercati globali, nonostante la decisione dell'Opec di ridurre la produzione per far risalire i prezzi, i trader sono ritornati a noleggiare grandi petroliere per lo stoccaggio nel sudest asiatico. Da fine maggio una decina circa di VLCC, tutte tra 16 e 20 anni di età sono state

noleggiate per stoccaggio per periodi varianti da 30 giorni a sei mesi. Ciascuna VLCC può caricare 2 milioni di barili di greggio. Queste navi si aggiungono alle 30 superpetroliere impiegate a lungo termine nell'area di Singapore e a Lingga al largo della costa occidentale della Malesia. Uno dei principali motivi alla base dello stoccaggio di greggio è che i prezzi per consegna immediata sono inferiori a quelli per vendite future, una condizione di mercato nota come *contango*. Lo stoccaggio galleggiante sembra fattibile a rate di nolo inferiori a 20.000 dollari al giorno. Il nolo corrente per un anno di una VLCC di cinque anni è di circa 27.000 dollari al giorno, ma per le VLCC di almeno 10 anni è di molto inferiore. E' giustificato per un trader pagare 16.000-19.000 dollari al giorno per noleggiare una vecchia VLCC per 30-90 giorni per lo stoccaggio del greggio. Lo stoccaggio galleggiante è un indicatore di un eccesso di disponibilità di greggio.

La China National Offshore Oil Corp darà il via a fine agosto al collaudo della seconda fase della raffineria di Huizhou, con un aumento della domanda di greggio dal Medio Oriente. La International Energy Agency ha previsto per il 2018 una domanda globale record di greggio pari a 99,3 milioni di barili al giorno. Per le petroliere, l'eccedenza di navi annulla in parte i benefici della maggiore domanda di greggio. Nondimeno, una domanda sostenuta di greggio è necessaria per migliorare l'equilibrio del mercato delle petroliere. La domanda di greggio della Cina è naturalmente di primaria importanza e l'espansione delle raffinerie è strettamente monitorata. La raffineria di Huizhou funzionerà alla piena capacità nel 2019 poiché determinati componenti devono ancora essere costruiti. La seconda fase di espansione dell'impianto comprende 15 nuove unità di raffinazione che faranno raddoppiare la capacità di lavorazione del greggio della CNOOC nella regione a 440.000 barili al giorno. La nuova raffineria lavorerà greggio ad alto tenore di zolfo, e gradi medi di greggio dell'Arabia Saudita e la CNOOC ha firmato un contratto a lungo termine con la Saudi Aramco per rifornire la nuova raffineria. A conferma dell'importanza della Cina, le importazioni cinesi di greggio sono state mediamente di 8,8 milioni b/g in maggio, con un aumento del 4,8% rispetto al mese precedente e di ben il 15,4% su base annua, il secondo maggiore volume registrato. A sostenere la domanda è il fatto che la produzione interna di greggio della Cina è diminuita in maggio del 3,7% su base annua a 3,84 milioni b/g, il livello più basso dallo scorso ottobre. Questo sarebbe dovuto al graduale esaurimento delle riserve e alla mancanza di investimenti. La produzione cinese potrebbe diminuire di 500.000 b/g per raggiungere 3,5 milioni b/g nel 2020, di conseguenza, la domanda di petroliere per trasportare il greggio verso Paesi che assorbono grandi quantitativi è un elemento che rende gli armatori ottimisti. Nonostante le pressioni nel breve termine sui noli delle petroliere, la Frontline ritiene che il mercato alla fine ritornerà in equilibrio poiché la domanda di greggio continua ad aumentare.

La compagnia mineraria brasiliana Vale ha venduto per demolizione una delle sue ore carrier più vecchie, la *Ore Sossego* (256.000 dwt costr. 1991), a demolitori indiani per 333 dollari per tdl o 14,7 milioni di dollari in totale. Vale possiede ancora varie ore carrier costruite negli anni '90 o in precedenza, tra cui la *Ore Vitoria* (233.000 dwt costr. 1989). In gennaio, Vale aveva venduto per demolizione la *Ore Brucutu* (251.000 dwt costr. 1986). Nel frattempo, la petroliera per stoccaggio galleggiante *Ifrikia 2* (137.000 dwt costr. 1979) è stata venduta alla Turchia ad un prezzo non riportato. La vendita della bulkcarrier *Aaron N* (45.000 dwt costr. 1994) non si è concretizzata dopo che i prezzi in Bangladesh sono diminuiti in seguito all'annuncio di un aumento dell'IVA che andrà in vigore il prossimo 1° luglio. La *Aaron N*, che è ancorata al largo di Chittagong, era stata negoziata in un primo tempo intorno a 342 dollari per tdl, ma da allora i prezzi sono scesi a 310 dollari per tdl. L'aumento dell'IVA al 15% sulle navi da demolire minaccia di innescare una caduta di almeno 40 dollari per tdl sui prezzi di demolizione in Bangladesh tuttavia, nonostante la caduta dei prezzi, questi superano ancora di 60 dollari per tdl i minimi dello scorso anno. Ma poiché i noli sono depressi, il proseguimento della vita attiva per la nave sembra poco giustificabile. L'associazione dei demolitori del Bangladesh non è riuscita ad ottenere un incontro con i ministri finanziari per tentare di far annullare il provvedimento, ma continua a portare avanti i suoi tentativi. Questa settimana è stata dominata per la maggior parte da transazioni non completate. La petroliera *Good News* (314.000 dwt costr. 1999) era stata venduta da Polembros Shipping in aprile per 395 dollari/tdl ma la vendita non si è conclusa, col risultato di una perdita di circa 200.000 dollari per l'acquirente cash che è riuscito successivamente a trovare un compratore per proseguimento della vita attiva della nave.

L'importanza del Qatar nei trasporti di greggio e gas non può essere ignorata e l'interrogativo è quali possono essere le conseguenze sulle operazioni di VLCC dopo la crisi diplomatica nel Golfo Arabo. Il Qatar è un membro dell'Opec e un esportatore minore di greggio. Tuttavia, quasi 400 caricazioni multiple di VLCC all'anno avvengono in Medio Oriente. Il Qatar esporta greggio dai terminal di Umm Said nella città costiera di Mesaieed, Halul Island, e dal porto principale di Ras Laffan. Gli oleodotti offshore della Qatar Petroleum sono collegati con Halul Island per facilitare le esportazioni. Uno degli aspetti più comuni in Medio Oriente è di caricare VLCC, o persino una Suezmax, a terminal differenti, compresi quelli del Qatar. Un totale di 121 caricazioni multiple di VLCC ha avuto luogo nel bacino mediorientale nel periodo gennaio-maggio di quest'anno. Nell'intero 2016, un totale di 386 caricazioni multiple di VLCC è avvenuto nei porti di Ras Tanura, Halul Island terminal, Das Island, Zirku Island, Al Shaheen, Jebel Dhanna, Mina al Ahmadi e Fujairah. Recentemente, almeno cinque petroliere da greggio hanno effettuato caricazioni multiple in Medio Oriente,

compresi terminal in Qatar. Questo escluderebbe un divieto che copra in tutti i casi queste operazioni, nonostante le dichiarazioni formali dell'alleanza guidata dai sauditi, ma gli operatori di navi farebbero bene a controllare le circolari portuali aggiornate poiché le limitazioni ai carichi in transito differiscono da porto a porto. Guardando più avanti, mentre i noleggiatori rivedono i loro programmi di carico, l'emirato di Abu Dhabi ha già alleggerito le limitazioni alle petroliere che transitano da e per il Qatar, a conferma del fatto che conseguenze collegate per le petroliere sarebbero di breve durata.

I nuovi ordinativi di bulkcarrier da carico secco sono scesi a un minimo storico nel 2016, pari a solo 170 unità. Il numero dei nuovi ordinativi dovrebbe risalire a 420 navi nel 2017 e quindi aumentare gradualmente nei prossimi cinque anni, ma solo sino a 700 navi all'anno. Di conseguenza, l'orderbook di bulkcarrier risulta essere il più basso dal 1990. L'età media della flotta è relativamente bassa, pari a 10,3 anni, e le navi che verranno demolite quest'anno saranno le meno numerose dal 2010. Ordinativi di nuove costruzioni e crescita della flotta sono previsti risalire da qui sino al 2021. La flotta delle bulkcarrier è aumentata del 2,3% nel 2016, una percentuale bassa in confronto agli ultimi anni. La capacità della flotta delle bulkcarrier è prevista aumentare del 4% nel 2017 ad un totale di 828 milioni dwt suddivisi in 2.054 navi. Nell'aprile di quest'anno, l'orderbook di bulkcarrier comprendeva 981 navi (90 milioni dwt) equivalente all'11% della capacità, il più ridotto dal 1990. La capacità della flotta è prevista aumentare ad un tasso medio annuo del 4,1% nel periodo 2017-2021. L'espansione maggiore dovrebbe avvenire nel segmento da 200.000 dwt in su, pari all'8,1% annuo, seguito dalla categoria 60.000-100.000 dwt con il 5%. Le consegne di nuove bulkcarrier sono previste diminuire del 9% nel 2017 che avrà il livello più basso dal 2008. Nel periodo 2017-2021, le consegne di navi da carico secco ammontano a 2.717 unità per 220 milioni dwt, il 29% in meno rispetto ai precedenti cinque anni. Come numero di navi, le consegne saranno inferiori di 1.235 unità rispetto ai precedenti cinque anni.

I principali cantieri navali sudcoreani continuano a tagliare la loro capacità di costruzione per contrastare la debolezza del mercato. Daewoo sta cercando di vendere uno dei suoi ultimi tre bacini galleggianti. I cantieri, controllati dalla banca, disponevano di cinque bacini, ma ne hanno venduto uno lo scorso anno e un altro in marzo. Una compagnia turca avrebbe acquistato un bacino da 50.000 tonnellate costruito nel 1959 per adibirlo a riparazioni navali, mentre un cantiere di costruzione coreano ha acquistato un bacino da 28.000 tonnellate. Il bacino galleggiante messo in vendita da Daewoo è stato usato per costruire portacontainer di oltre 10.000 teu. Ha una capacità di sollevamento di 80.000 tonnellate ed è stato costruito dal cantiere nel 2006 durante il boom della costruzione navale. Si ritiene che Daewoo possa ottenere dalla vendita più di 35

milioni di dollari poiché un bacino galleggiante da 72.000 tonnellate di proprietà di STX è stato venduto due anni fa all'incirca allo stesso prezzo. Altre proprietà destinate ad essere vendute comprendono la Daewoo Shandong, una società che produce parti di nave, la Samwoo Heavy Industry che produce attrezzature offshore e gli specialisti in architettura navale DSEC. I maggiori azionisti di Daewoo, Korea Development Bank e altri finanziatori privati, hanno accettato di estendere le garanzie di rimborso sino a 500 milioni di dollari sulle nuove costruzioni che Daewoo ha ottenuto. Nel frattempo, la Samsung Heavy Industries (SHI) avrebbe fermato la produzione al suo bacino galleggiante N° 1 che era usato per costruire petroliere Aframax. Si tratta del bacino galleggiante più piccolo, mentre verranno mantenuti altri tre bacini galleggianti che erano stati costruiti durante il boom della costruzione navale. E' naturale per Daewoo e Samsung ridurre la capacità per la domanda ridotta di nuove costruzioni e non accettare contratti di costruzione in perdita. I creditori di Daewoo stanno limitando le attività di costruzione e non permettono ai costruttori di accettare la costruzione di navi sottocosto. La crisi della costruzione navale ha già costretto la Hyundai Heavy Industries a sospendere dal prossimo mese le operazioni al suo cantiere di Gunsan. I più grandi costruttori del mondo hanno già chiuso il loro secondo bacino a Ulsan.

Può sembrare strano a prima vista che, mentre nell'intero settore armatoriale si parla di navi senza equipaggio, ci si preoccupi ancora della liquefazione dei carichi secchi alla rinfusa. Come sia affondata la *Stellar Daisy* non è ancora del tutto chiaro, ma se la liquefazione è stata uno dei fattori responsabili, come molti negli ambienti marittimi sospettano, sarebbe stata un'altra tragedia interamente evitabile. Le statistiche compilate da DNV GL suggeriscono che vi sono distinti e preoccupanti aspetti degli incidenti causati dalla liquefazione del carico. Questi incidenti accadono molto rapidamente, da quando viene scoperto il problema, se viene scoperto, sino a quando la nave si capovolge potrebbero passare solo pochi minuti. Questo dà poco tempo per mettere in atto misure di rimedio o la sicura evacuazione della nave, portando alla perdita di membri dell'equipaggio. Quello che è più strano è che un incidente su una nave è spesso seguito da un nuovo incidente su altre navi che hanno caricato carichi simili a terminal nella stessa area. L'esempio più noto è la perdita delle bulkcarrier *Jian Fu Star*, *Nasco Diamond* e *Hong Wei* avvenuta in un periodo di sei settimane nell'autunno del 2010. Tutte queste navi trasportavano minerale di nickel dall'Indonesia. Provvedimenti per il sicuro stivaggio e trasporto di carichi portati alla liquefazione sono descritti nell'International Maritime Solid Bulk Cargoes Code. Il codice potrebbe prevenire molti incidenti dovuti alla liquefazione se strettamente seguito poiché stabilisce un contenuto massimo di umidità del carico considerato sicuro per il trasporto su navi, conosciuto come limite totale di umidità. In base al codice, il caricatore si assume la responsabilità legale di

provvedere tutte le informazioni sul carico, compresi i certificati sul livello di contenuto di umidità, sufficientemente in anticipo rispetto alle operazioni di caricazione, che deve essere approvato dalle autorità competenti. Le pressioni su coloro che verificano la sicurezza del carico sono significative. Molti esperti assicurativi che hanno studiato questi incidenti hanno scoperto che l'errata dichiarazione del livello di umidità è molto comune, oltre a inaffidabilità dei laboratori e inadeguate attrezzature dei paesi di caricazione dove vengono condotti i test per determinare il contenuto di umidità. In molte occasioni, la forte domanda di minerali fa caricare le navi durante la stagione dei monsoni esponendo mucchi di carichi alle forti piogge che a loro volta fanno salire il contenuto di umidità e aumentano le probabilità di liquefazione. Vi sono stati anche casi in cui i carichi classificati in base all'IMSBC come non portati a liquefarsi, sono incorsi in questo problema. Ad esempio, nel 2015 la *Bulk Jupiter*, una bulkcarrier che trasportava bauxite dall'Indonesia affondò con la perdita di 18 membri d'equipaggio. Sino ad allora, la bauxite non era stata specificamente inclusa nel gruppo A dei carichi portati alla liquefazione in base al codice IMSBC.