

10/08/2023 – Collisione con affondamento e decesso di un marittimo tra la nave passeggeri “SHARDEN” – N° IMO 9305269 – e la motopesca denominata “ALEMAX II” – N° MATRICOLA 4OL396 – avvenuta nelle acque antistanti il compartimento marittimo di Olbia



**MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime



INTERIM REPORT

Collisione con affondamento e decesso di un marittimo tra la nave passeggeri “SHARDEN” – N° IMO 9305269 – e la motopesca denominata “ALEMAX II” – N° MATRICOLA 4OL396 – avvenuta nelle acque antistanti il compartimento marittimo di Olbia in data 10/08/2023

(Rif. EMCIP: 2023/004698 - Fascicolo SIGE: F2023.0060)

5 agosto 2024

Premessa

L'attività dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime ha come unico obiettivo la prevenzione di incidenti e inconvenienti futuri, individuando le cause tecniche che hanno generato l'evento e formulando eventuali raccomandazioni di sicurezza agli operatori del settore.

Il presente rapporto d'inchiesta è stato condotto dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime in modo indipendente, secondo le disposizioni ed i criteri del decreto legislativo n. 165/2011, della direttiva 2009/18/CE e del Codice dei sinistri dell'IMO.

L'obiettivo della presente indagine tecnica è quello di prevenire ogni possibile futuro incidente di questo tipo, attraverso l'accertamento e l'analisi delle relative cause e circostanze.

Le indagini, svolte secondo la disciplina stabilita dal citato Decreto, non sono finalizzate a determinare alcun tipo di colpa o responsabilità.

Il rapporto di questa inchiesta tecnica, anche in relazione ai risultati inclusi, alle conclusioni tratte ed alle raccomandazioni emesse, non può essere in alcun modo considerato come fonte di prova in nessun procedimento amministrativo o penale.

È possibile riutilizzare gratuitamente questo documento in qualsiasi formato o supporto. È necessario che il documento sia riutilizzato con precisione e non in un contesto fuorviante. Il materiale deve essere riconosciuto come proprietà intellettuale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime e deve essere sempre riportato il titolo della pubblicazione di origine.

Dove sia stato identificato materiale il cui diritto d'autore appartiene a terze parti, si dovrà ottenere l'autorizzazione da parte dei titolari di diritto d'autore interessati.

Questo documento è disponibile su <https://digifema.mit.gov.it>

Indice

1. Sintesi	4
2. Dati oggettivi.....	5
2.1. Dati delle unità navali coinvolte.....	5
2.2. Dati del viaggio	6
Composizione dell’equipaggio	7
2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo	8
3. Descrizione dell’evento.....	8
4. Analisi dell’evento	9
5. Conclusioni.....	11

1. Sintesi

Il presente interim report è stato redatto sulla base degli elementi forniti dalla Capitaneria di Porto di Olbia.

Alle ore 22:20 del 10 agosto 2023 la M/N “SHARDEN”, effettuate le operazioni di disormeggio, partiva dal Porto di Olbia in direzione Livorno. Poco dopo, alle ore 23:10 circa, veniva avvertito da alcuni passeggeri della nave – secondo quanto segnalato nell’immediatezza alla Capitaneria di Porto di Olbia – un forte rumore, allo stesso tempo gli stessi notavano l’avvenuto urto tra la M/N “SHARDEN” e una seconda unità navale. Il Comandante della nave passeggeri in argomento, tempestivamente contattato dalla Capitaneria di Olbia riferiva di aver avvertito null’altro che una vibrazione pochi minuti prima.

Successivamente, il Comandante della M/P “ALEMAX II” veniva recuperato a bordo di una imbarcazione a vela di nazionalità francese, lo stesso riferiva l’affondamento della menzionata motopesca unitamente alla presenza a bordo di un altro membro dell’equipaggio di nazionalità senegalese, al momento disperso. A seguito della collisione, il suddetto marittimo è deceduto, la salma veniva recuperata nel mese di novembre 2023 a seguito di nuove attività condotte dalla Capitaneria di Porto di Olbia nella zona di affondamento.

Fig. 1 – Posizione della nave (estrema prua) in cui si è ragionevolmente verificato il sinistro (collisione) a bordo della M/N “SHARDEN”¹

(fonte Capitaneria di Porto - Olbia)



¹ Secondo quanto riportato dalla Capitaneria di Porto di Olbia, il personale dipendente di Compamare Livorno rinveniva incastrato sul bulbo della nave M/N “SHARDEN” la battagliola (“tientibene”) della M/P “ALEMAX II”

2. Dati oggettivi

2.1. Dati delle unità navali coinvolte

a) M/N “SHARDEN” Iscritta al n.284 del R.I. di Napoli

TIPO NAVE	NAVE RO-RO PASSEGGERI
MARITIME MOBILE SERVICE IDENTITY (MMSI)	247130700
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	IBLN
BANDIERA	ITALIA
ARMATORE	CIN S.P.A.
NOME	SHARDEN
NUMERO IMO	9305269
LUNGHEZZA FUORI TUTTO	216 (m)
STAZZA LORDA	39798 (GT)
ANNO DI COSTRUZIONE	2005
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
PROPULSIONE	MONOELICA CON ELICA DESTROSA A PASSO VARIABILE
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE BREVE
TIPO DEL VIAGGIO	DI LINEA (IN CORSO DI NAVIGAZIONE)
PARTE COINVOLTA	BULBO PRODIERO
NUMERO DI PASSEGGERI (per navi passeggeri):	971
QUANTITA' E TIPO DI CARICO (tonn.)	380 auto
PORTO DI PARTENZA	OLBIA
PORTO DI ARRIVO	LIVORNO
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	ALTRO
GRAVITA' DELL'EVENTO	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE	NO
UNITA' AFFONDATA	NO
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	NO
PERDITA DI CARBURANTE	NO
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	-
GRAVITA' EVENTO	MOLTO GRAVE - PERDITA VITE UMANE
MORTI/DISPERSI	NO

b) M/P “ALEMAX II”

TIPO NAVE	MOTOPESCA
LUNGHEZZA FUORI TUTTO	15,49 (m)

10/08/2023 – Collisione con affondamento e decesso di un marittimo tra la nave passeggeri “SHARDEN” – N° IMO 9305269 – e la motopesca denominata “ALEMAX II” – N° MATRICOLA 4OL396 – avvenuta nelle acque antistanti il compartimento marittimo di Olbia

LARGHEZZA	4,00 (m)
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	IFJB2
BANDIERA	ITALIA
NOME	ALEMAX II
NUMERO MATRICOLA	4OL396 di Golfo Aranci
LUNGHEZZA TOTALE (m)	15,49
STAZZA LORDA	21 GT
ANNO DI COSTRUZIONE	2000
MATERIALE SCAFO	LEGNO
PROPULSIONE	MONOELICA – IVECO AIFO POWERTRAIN
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	NAZIONALE COSTIERA
TIPO DEL VIAGGIO	TRASFERIMENTO (IN CORSO DI NAVIGAZIONE)
PARTE COINVOLTA	SCONOSCIUTA
PORTO DI PARTENZA	GOLFO ARANCI
PORTO DI ARRIVO	ZONA DI PESCA
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	ALTRO
GRAVITA' DELL'EVENTO	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE	SI
UNITA' AFFONDATA	SI
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	SI
PERDITA DI CARBURANTE	-
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	-
GRAVITA' EVENTO	MOLTO GRAVE - PERDITA VITE UMANE
MORTI/DISPERSI	1 - EQUIPAGGIO

2.2. Dati del viaggio

I dati del viaggio fanno riferimento ai dati generali e all'ambiente esterno così come riportati nella *Segnalazione Unica di Sinistro o Incidente Marittimo – Infortunio* predisposta dalla Capitaneria di Porto Olbia in occasione dell'evento in argomento.

LUOGO	MARE TERRITORIALE <=12 NM
COMPARTIMENTO MARITTIMO	OLBIA
LATITUDINE:	41° 00,390' N
LONGITUDINE:	009° 43,527' E
STATO DEL MARE	1 - QUASI CALMO (0 - 0,1 m)

FORZA DEL VENTO

1 - BAVA DI VENTO (2-3 NODI)

CONDIZIONI METEO

SERENO

VISIBILITÀ

DISCRETA (vis. \geq 2,0 / $<$ 5,0 NM)

COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

a) *M/N “SHARDEN”*

L'equipaggio della *M/N “SHARDEN”* risultava costituito da n. settantasette (77) persone², così come indicato nel Modulo IMO Crew list:

- n. 1 Comandante;
- n. 3 Ufficiale di Navigazione – II/1;
- n. 2 Ufficiale Macchina – III/1;
- n. 1 Ufficiale di Coperta SSO – II/2;
- n. 1 Allievo Ufficiale di Coperta SN;
- n. 1 Direttore di Macchina – III/2;
- n. 1 Ufficiale di Macchina - III/2;
- n. 1 Allievo Ufficiale di Macchina IND. NET;
- n. 1 Commissario;
- n. 1 Assistente Commissario;
- n. 1 Medico di bordo;
- n. 1 Nostromo – II/5;
- n. 4 Marinaio – II/5;
- n. 2 Marinaio – II/4;
- n. 1 Giovanotto di coperta;
- n. 2 Mozzi;
- n. 1 Capo Operaio – III/5;
- n. 1 Operaio Motorista – III/5;
- n. 1 Operaio Motorista – III/4;
- n. 1 Operaio Meccanico – III/5;
- n. 1 Operaio Frigorista – III/5;
- n. 1 Comune di Macchina;
- n. 2 Giovanotto di Macchina;
- n. 2 Eletttricista – III/7;
- n. 1 Assistente d'Ufficio;
- n. 11 Cameriere;
- n. 1 Barista;
- n. 10 Garzone di Camera;
- n. 6 Piccolo di Camera;
- n. 2 Cuoco;
- n. 2 Cuoco Equipaggio;
- n. 2 Garzone di Cucina;
- n. 1 Piccolo di Cucina;
- n. 1 Panettiere;
- n. 1 Cambusiere;
- n. 5 Operatore Pluriservizio

b) *M/P “ALEMAX II”*

L'equipaggio della *M/P “ALEMAX II”* risultava costituito da n. due (2) persone:

² Secondo quanto riportato dalla Capitaneria di Porto di Olbia, e sulla base della documentazione trasmessa (i.e. *Minimum Safe Manning Document*), il personale imbarcato risultava in eccedenza (77) rispetto a quanto previsto dalla tabella minima di sicurezza (66).

10/08/2023 – Collisione con affondamento e decesso di un marittimo tra la nave passeggeri “SHARDEN” – N° IMO 9305269 – e la motopesca denominata “ALEMAX II” – N° MATRICOLA 4OL396 – avvenuta nelle acque antistanti il compartimento marittimo di Olbia

- n. 1 Comandante e Motorista;
- n. 1 Mozzo³

Il deceduto risultava in possesso, ai sensi del D.M. 10 giugno 1998 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, dell'autorizzazione all'imbarco dei marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Olbia – Reparto tecnico amministrativo – Servizio sicurezza della navigazione e portuale – Sezione armamento e spedizione in data 18 luglio 2023.

2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo

Il sinistro si è verificato intorno alle ore 23:10 del 10 agosto 2023 al largo di Capo Figari – compartimento marittimo di Olbia.

Classificazione IMO: molto grave⁴

Tipo evento: collisione con altra unità navale

Data e ora: 10.08.2023 alle ore 23:10

Posizione e luogo del sinistro: LAT. 41° 00,390' N LONG. 009° 43,527' E
al largo di Capo Figari
Porto di Olbia

Attività delle navi coinvolte nel sinistro e parte del viaggio:

- La M/N “SHARDEN” era in navigazione di linea da Olbia a Livorno.
- La M/P “ALEMAX II” era in navigazione di trasferimento verso la zona di pesca.

Conseguenze: l'evento incidentale (collisione) ha provocato l'affondamento dell'unità denominata “ALEMAX II” e il decesso di un membro del suo equipaggio

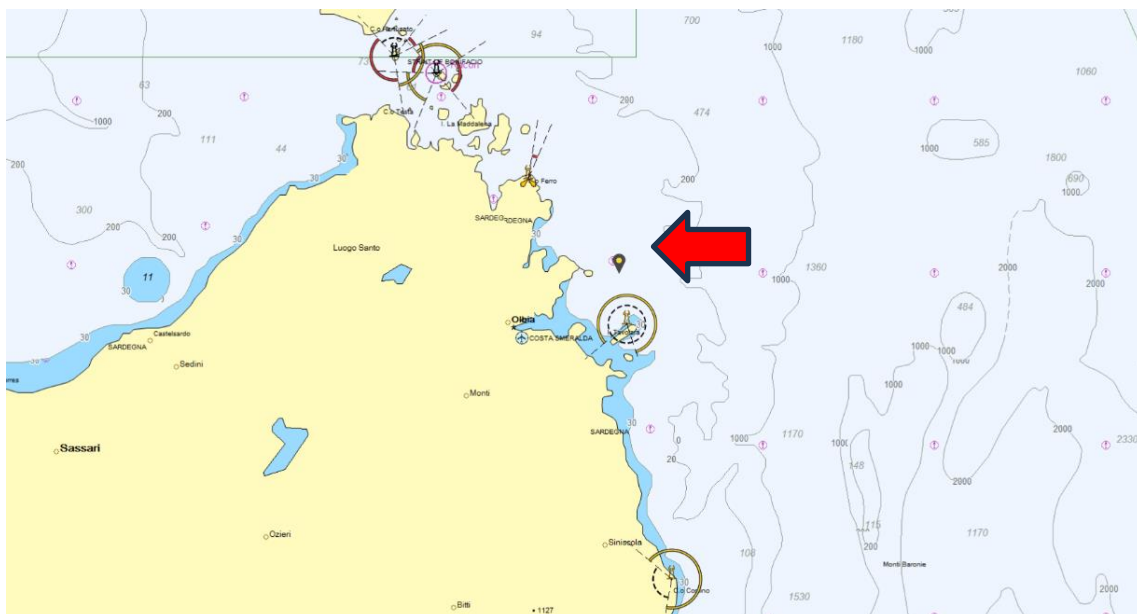
³ Membro dell'equipaggio deceduto, la cui salma veniva recuperata – con l'ausilio dei Palombari della Marina Militare – dalla Capitaneria di Porto di Olbia, in data 26 novembre 2023.

⁴ Ai fini del Codice IMO per le investigazioni sui sinistri marittimi, Risoluzione IMO MSC.255 (84), l'evento straordinario è da classificare quale “**sinistro molto grave**” (i. e. “*very serious marine casualty means a marine casualty involving the total loss of the ship or a death or severe damage to the environment*”) in quanto ha avuto come conseguenza l'affondamento di una delle unità navali coinvolte e il decesso di un membro del suo equipaggio.

10/08/2023 – Collisione con affondamento e decesso di un marittimo tra la nave passeggeri “SHARDEN” – N° IMO 9305269 – e la motopesca denominata “ALEMAX II” – N° MATRICOLA 40L396 – avvenuta nelle acque antistanti il compartimento marittimo di Olbia

Fig. 2 – Posizione della M/N “SHARDEN” al momento della collisione

(fonte EMCIP)



3. Descrizione dell'evento

La sera del 10 agosto 2023 alle ore 22:20 la M/N “SHARDEN” effettuava le operazioni di disormeggio lasciando il Porto di Olbia in direzione Porto di Livorno. Intorno allo stesso orario la M/P “ALEMAX II” intraprendeva la navigazione dirigendosi verso la zona di pesca.

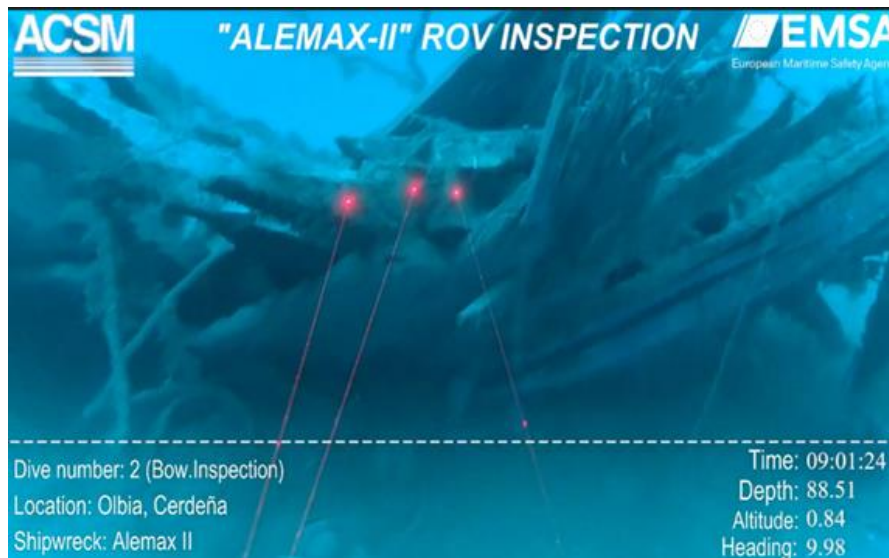
All'incirca alle 23:10, a circa tre miglia ad Ovest di Capo Figari – Porto di Olbia, a bordo della motonave veniva avvertito un forte rumore e dai passeggeri a bordo della stessa veniva avvistata una motopesca (*i.e.* “ALEMAX II”) in avvicinamento, a quel punto si verificava la collisione tra le due unità navali.

A seguito della collisione si verificavano danni di lieve entità al bulbo della M/N “SHARDEN”, l'affondamento della M/P “ALEMAX II” e il decesso di un membro dell'equipaggio di nazionalità senegalese di quest'ultima.

10/08/2023 – Collisione con affondamento e decesso di un marittimo tra la nave passeggeri “SHARDEN” – N° IMO 9305269 – e la motopesca denominata “ALEMAX II” – N° MATRICOLA 4OL396 – avvenuta nelle acque antistanti il compartimento marittimo di Olbia

Fig. 3 – Una delle conseguenze del sinistro - affondamento dell’unità denominata Alemax II

(fonte ACSM – EMSA)



4. Analisi dell’evento

La M/N “SHARDEN” la sera del 10 agosto 2023 aveva lasciato l’ormeggio del porto di Olbia alle 22.20 circa per dirigersi, come da servizio di linea normalmente svolto, verso Livorno.

All’incirca alla stessa ora M/P “ALEMAX II” lasciava gli ormeggi di Olbia per dirigersi verso la propria zona di pesca.

Intorno alle 23.10 del 10 agosto 2023, come poi desunto dai dati VDR e AIS registrati dalla M/N “SHARDEN”, la M/N “SHARDEN” e la M/P “ALEMAX II” incrociavano le proprie rotte e entravano in collisione.

Fig. 4 – Vista longitudinale della M/N “SHARDEN”



Fig. 5 – Vista longitudinale della M/P “ALEMAX II”



Il sinistro marittimo è avvenuto a circa tre miglia ad Ovest di Capo Figari, poco dopo la partenza dal porto di Olbia della M/N “SHARDEN”.

Le condizioni meteo al momento del sinistro erano molto buone.

La segnalazione dell’avvenuto sinistro alle Autorità veniva effettuata nell’immediatezza tramite i propri telefoni cellulari da alcuni passeggeri a bordo della M/N “SHARDEN” che, stando sul ponte della Motonave, avevano assistito direttamente all’incidente.

Nessuna comunicazione, avviso, informazione o May-Day veniva lanciato da entrambe le unità coinvolte nel sinistro.

A seguito della collisione la M/P “ALEMAX II” affondava immediatamente ed il Comandante/Motorista finiva in mare e veniva recuperato dopo qualche tempo da una imbarcazione a vela di bandiera francese. Il naufrago riferiva quindi di essere il Comandante del peschereccio affondato (*i.e.* “ALEMAX II”) e della presenza a bordo del peschereccio di un altro marittimo di nazionalità senegalese che risultava in quel momento disperso.

La salma del Marittimo veniva recuperata con l’intervento dei palombari della Marina Militare solo in data 26 novembre 2023 a seguito di attività nella zona di affondamento condotta dalla Nave ANTEO che aveva effettuato riprese a mezzo ROV (Remotely Operated Vehicle) della M/P “ALEMAX II”.

In data 14 aprile 2024, venivano eseguiti ulteriori rilievi ROV della M/P “ALEMAX II” a cura dell’*European Maritime Safety Agency* (EMSA), in quanto incaricata dall’Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime, mediante apparati ad alta risoluzione.

Il relitto ispezionato tramite ROV si trovava ad una profondità di circa 90m e si presentava in due tronconi completamente separati: uno relativo alla zona poppiera di lunghezza pari a circa 3,5 m ed uno relativo alla zona prodiera pari a circa 5,5 m, come evidenziato nella sottostante figura.

Fig. 6 – Vista longitudinale della M/P “ALEMAX II” con evidenziata la lunghezza dei due tronconi di estremità ispezionati tramite ROV dall’EMSA.



Di seguito si riportano alcune immagini estratte dai filmati ROV realizzati dall’EMSA del troncone poppiero e del troncone prodiero da cui è rilevabile come le travi in legno costituenti sia le strutture longitudinali che il fasciame siano state completamente tranciate di netto a seguito dell’urto contro il bulbo e il dritto di prua della M/N “SHARDEN”.

L’urto è verosimilmente avvenuto sul fianco della M/P “ALEMAX II”.

Fig. 7 – Fotogrammi estratti dai filmati ROV effettuati dall’EMSA sul troncone poppiero della M/P “ALEMAX II”.

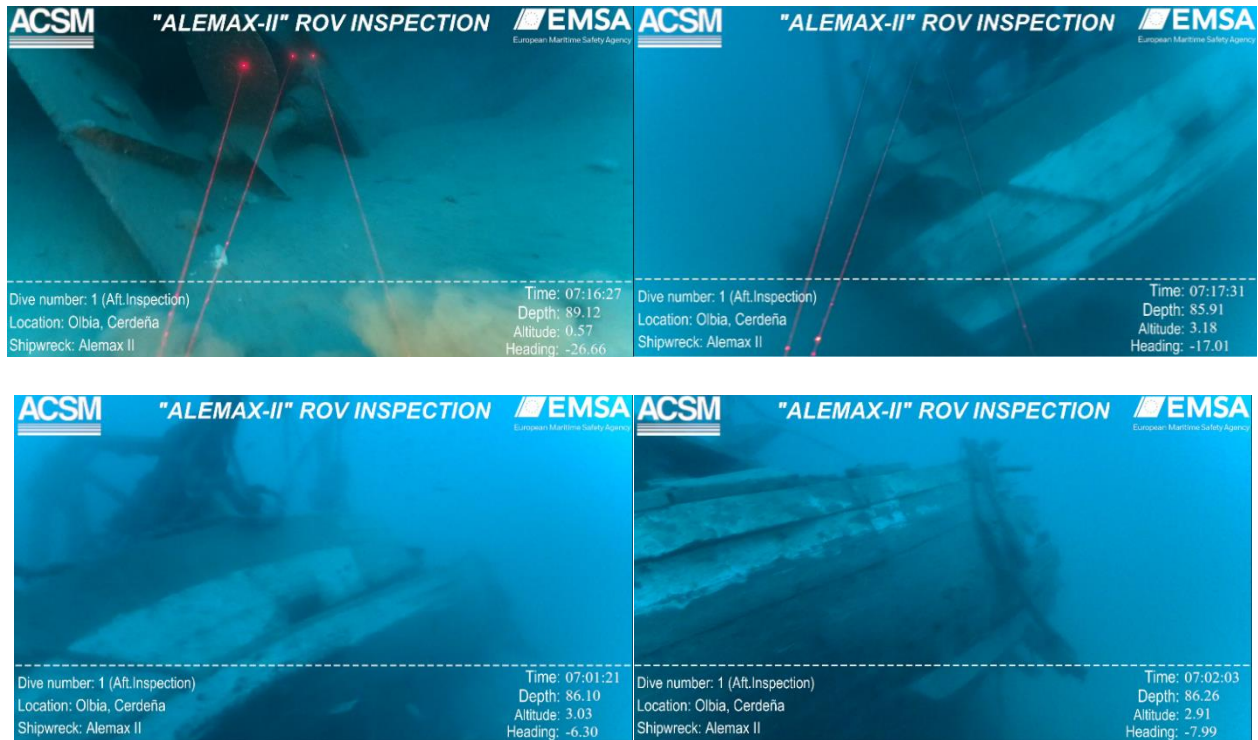
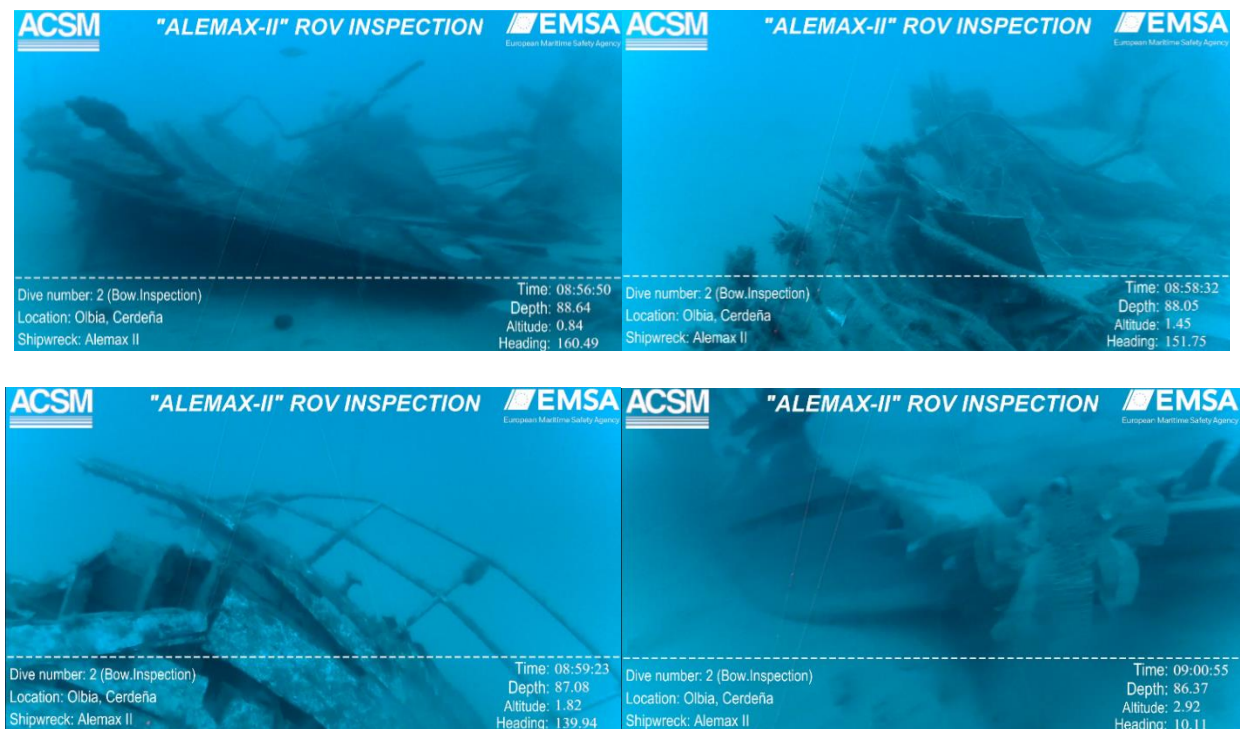


Fig. 8 – Fotogrammi estratti dai filmati ROV effettuati dall’EMSA sul troncone prodiero della M/P “ALEMAX II”.



A seguito delle segnalazioni pervenute dai passeggeri della M/N “SHARDEN” la Capitaneria di Porto di Olbia, ritenendole attendibili, contattava direttamente la M/N “SHARDEN” e ordinava al Comandante di invertire la rotta per partecipare alle operazioni di soccorso che la stessa Capitaneria stava organizzando.

Successivamente, l'imbarcazione a vela "BLU" di bandiera francese comunicava di aver recuperato a bordo un naufrago che dichiarava di essere il Comandante del peschereccio affondato (*i.e.* “ALEMAX II”) e riferiva circa la presenza a bordo di un altro marittimo di nazionalità senegalese che risultava in quel momento disperso.

La M/N “SHARDEN”, in nottata, veniva poi successivamente autorizzata a raggiungere il porto di Livorno, destinazione per cui era partita da Olbia per effettuare il proprio servizio di linea.

All'arrivo a Livorno la Capitaneria di porto locale, a tale scopo preavvertita, rinveniva incastrato sulla prua della nave al di sopra del bulbo una parte della battagliola (“*tientibene*”) del peschereccio (V. Fig. 1 e le successive).

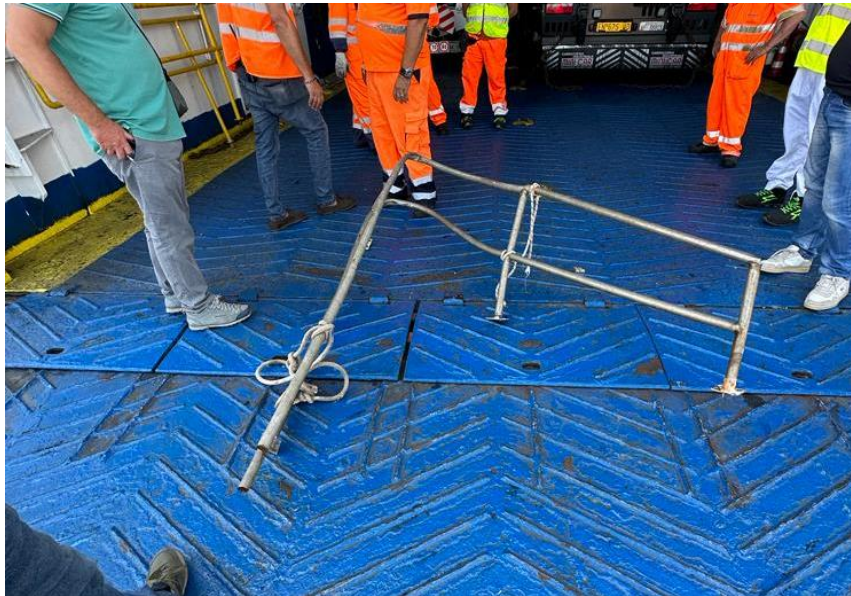
Fig. 9 – Foto scattata dalla Capitaneria di Porto di Livorno alla zona prodiera di sinistra della M/N “SHARDEN” (La zona prodiera di dritta è visibile in Figura 1).



Nella foto precedente (Fig. 9) sono ben evidenti le strisciate realizzatesi a seguito della collisione sulla prua della M/N “SHARDEN” con l’opera morta dell’altra imbarcazione.

Fig. 10 – Foto scattata dalla Capitaneria di Porto di Livorno una volta recuperata la battagliola rimasta incastrata alla prua della M/N “SHARDEN”.

È di tutta evidenza che a seguito dell’urto la battagliola ha preso la forma della prua della M/N “SHARDEN”.



Dalle foto in Fig. 1 e 10 è evidente che l’urto sia avvenuto sulla sinistra della M/N “SHARDEN” che è entrata in collisione con la fiancata sinistra della M/P “ALEMAX II”.

Il Comandante del peschereccio ha dichiarato che al momento dell’incidente era inserito il pilota automatico e che era intento a mantenere alcuni attrezzi da pesca, mentre il marinaio stava preparando il caffè in cucina. Quindi nessuno dei due effettuava al momento dell’incidente il servizio di vedetta.

Il Comandante della M/N “SHARDEN” ha dichiarato di avere lasciato la plancia poco prima dell’avvenimento lasciando in servizio di guardia secondo Ufficiale di coperta, supportato dal Marinaio timoniere/vedetta. Quando poco dopo ha avvertito un colpo unitamente a delle vibrazioni si è recato sul ponte di coperta e ha chiesto al personale presente in plancia cosa fosse successo. Nello specifico gli veniva risposto che non avevano nulla da dichiarare in merito al colpo avvertito.

È altrettanto evidente come sulla M/N “SHARDEN” non sia stato effettuato un efficace servizio di vedetta.

5. Conclusioni

Le circostanze attorno alle quali ricondurre le cause dell’incidente sono essenzialmente:

- Inadeguatezza del servizio di vedetta su entrambe le unità coinvolte nella collisione come previsto dalla [COLREG, 1972];
- Funzionamento dei dispositivi di ausilio alla navigazione su entrambe le unità e loro utilizzo non corretto o non effettuato da parte del personale di guardia;
- Mancato rispetto delle Regole della [COLREG, 1972] per quanto attiene eventuali precedenza tra le due unità.

10/08/2023 – Collisione con affondamento e decesso di un marittimo tra la nave passeggeri “SHARDEN” – N° IMO 9305269 – e la motopesca denominata “ALEMAX II” – N° MATRICOLA 4OL396 – avvenuta nelle acque antistanti il compartimento marittimo di Olbia

Al momento i dati acquisiti non consentono di trarre conclusioni definitive. Solo a completamento della fase di raccolta dati sarà possibile procedere in maniera compiuta all’analisi per individuare i diversi fattori che hanno determinato o hanno contribuito a determinare l’evento, eventualmente valutando anche il fattore umano e l’interazione tra uomo, macchina ed organizzazione.

La Commissione d’inchiesta incaricata

prof. ing. Antonio Scamardella

dott.ssa Francesca Rubinetti