



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime

INTERIM REPORT

**INCENDIO A BORDO DEL M/Y ATINA DI BANDIERA COOK ISLANDS,
OCCORSO IN DATA 10/08/2024**

(IDENTIFICATIVO EMCIP: 2024/003676)





Prefazione

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 6 settembre 2011 n. 165, della Direttiva 2009/18/CE e s.m.i. e del Codice dei sinistri IMO.

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

Le inchieste, svolte secondo la disciplina stabilita dal citato Decreto, non riguardano la determinazione di responsabilità.

Il presente rapporto di 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.

INTERIM REPORT

È possibile riutilizzare gratuitamente questo documento (escluso il logo dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime), 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 copyright appartiene a terze parti, si dovrà ottenere l'autorizzazione da parte dei titolari di copyright interessati.

Questo documento è disponibile su digifema.mit.gov.it



Sommario

INDICE DELLE FIGURE	3
SIGLE E ACRONIMI	4
NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	5
1. SINTESI	6
1.1 Breve descrizione dell’evento	6
2. DATI OGGETTIVI SUL SINISTRO	6
2.1 Dati dell’unità	6
2.2 Dati relativi al viaggio.....	7
2.3 Condizioni meteo al momento del sinistro.....	7
2.4 Composizione dell’equipaggio.....	8
A bordo dello yacht ATINA l’equipaggio era costituito da 10 membri, come indicato di seguito:.....	8
2.5 Descrizione dell’imbarcazione.....	8
2.6 Materiali, compartimentazione e dotazioni antincendio	11
3. DESCRIZIONE FASI DELL’EVENTO.....	11
3.1 Ricostruzione del sinistro e personale coinvolto.....	11
4. ANALISI.....	15
5. CONCLUSIONI.....	16

Indice delle figure

1 – Posizione M/Y ATINA (Fonte: Capitaneria di Porto Olbia)	6
2 – Crew list.....	8
3 – Dettaglio della posizione del freezer garbage store e del pacco batterie (Layout General arrangement refit).....	10
4 – Indicazione compartimentazione e dotazioni antincendio (Safety plan).....	11
5 – Tender garage_ Immagine prima dell’incendio	12
6 - Tender garage_ Apparecchiatura da cui è partito l’incendio	13
7 – Zona di sviluppo dell’incendio	14
8 - Foto Yacht ATINA origine dell’incendio zona poppiera (Fonte foto web).....	14
9 – Fasi di spegnimento (Fonte web)	15
10 – Situazione del locale tender garage (Fonte Capitaneria di porto di Olbia)	16



SIGLE E ACRONIMI

CP	Capitaneria di porto
CCNL	Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro
COLREG	Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare
EMSA	European Maritime Safety Agency
EMCIP	European Marine Casualty Information Platform
IMO	International Maritime Organization
LT	Local time
M/P	Motopeschereccio
M/Y	Yacht
NM	Miglio nautico
SIGE	Banca Dati - Sistema di Gestione Eventi
STCW	Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi



NORMATIVA DI RIFERIMENTO

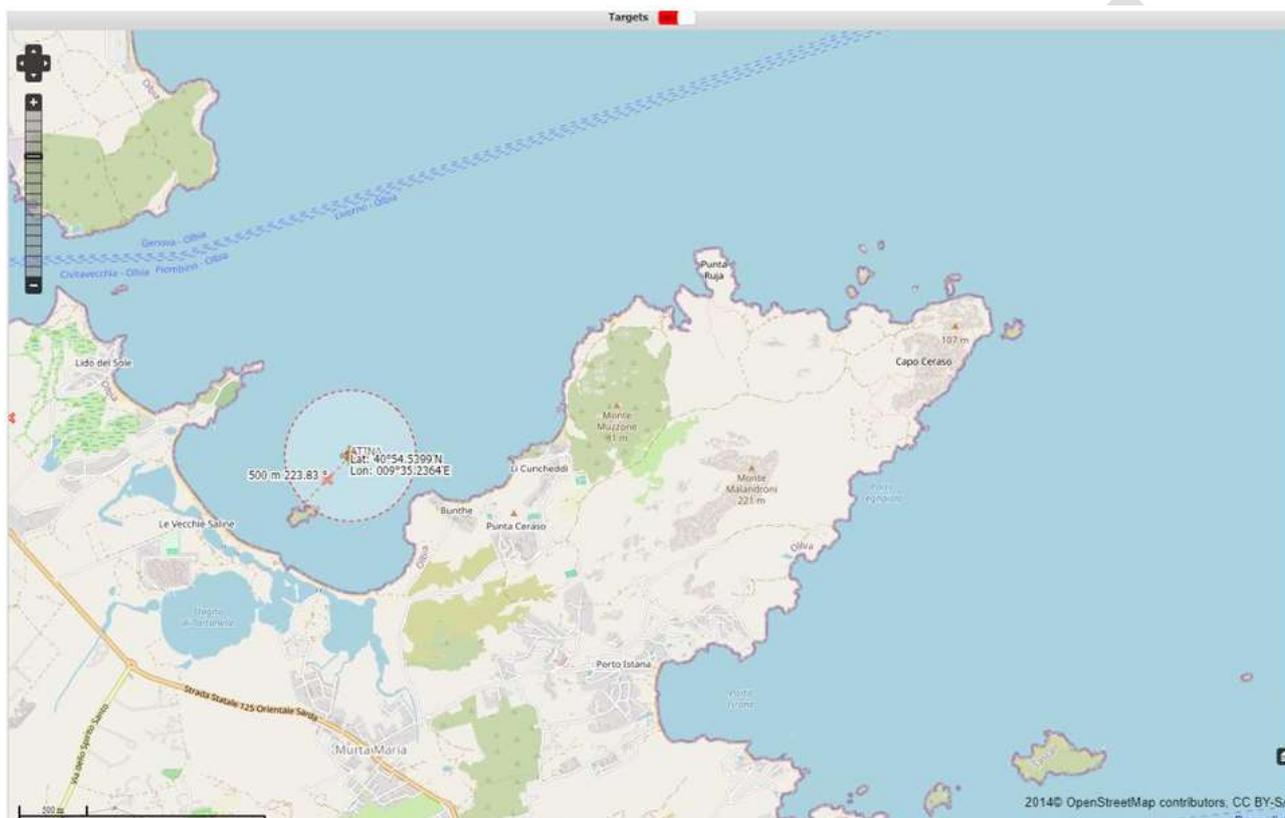
- Risoluzione MSC.255 (84) relativa a “IMO Casualty Investigation Code”
- Risoluzione IMO A.1075 (28) Linee guida per assistere gli investigatori durante l’attuazione del Codice IMO sulle inchieste sui sinistri marittimi
- Direttiva (UE) 2024/3017 che modifica la direttiva 2009/18 e che abroga il regolamento (UE) 1286/2011 della Commissione
- D. Lgs. 6 settembre 2011, n. 165 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE
- Cook Islands Large Yacht Code

INTERIM REPORT

1. SINTESI

1.1 Breve descrizione dell'evento

Il giorno 10 agosto 2024 alle ore 19:45 LT circa, nello specchio acqueo antistante le spiagge “Le Saline” e “Marina Maria” – a 500 metri circa dall'isola di Patron Fiaso e a 1000 metri circa dal litorale, all'interno della Zona di Protezione Speciale Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro, in prossimità dell'Area Marina Protetta di Tavolara - Punta Coda Cavallo, è scaturito un incendio a bordo dello yacht di 47 metri, denominato ATINA, battente bandiera Isole Cook che ne ha determinato il successivo affondamento su un fondale di 7 metri con circa 35.000 litri di gasolio nelle casse del carburante.



1 – Posizione M/Y ATINA (Fonte: Capitaneria di Porto Olbia)

2. DATI OGGETTIVI SUL SINISTRO

2.1 Dati dell'unità

NOME NAVE	ATINA
TIPO NAVE	DIPORTO - NAVE o IMBARCAZIONE CON EQUIPAGGIO
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	E5U5290
BANDIERA	COOK ISLANDS
NUMERO IMO	1010296
NUMERO ISCRIZIONE	16014
LUNGHEZZA TOTALE (m)	46,70 m
GT (tonn)	499



ANNO DI COSTRUZIONE	2008
MATERIALE SCAFO	SCAFO IN ACCIAIO E ALLUMINIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE COSTIERA
ARMATORE	BORANCILI MARINE LTD
SOCIETA' di GESTIONE	
SOCIETA' di CLASSIFICAZIONE	LLOYDS REGISTER
TIPO DI VIAGGIO	DIPORTO
FASE DEL VIAGGIO	
ATTIVITA' IN CORSO	ANCORAGGIO ACQUE ANTISTANTI SPIAGGIA DI "LE SALINE"
PARTE COINVOLTA	TENDER GARAGE - POPPA
PORTO DI PARTENZA	MOYS – Marina di OLBIA
PORTO DI ARRIVO	
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	SOSTA ALL'ANCORA
GRAVITA' DELL'EVENTO	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE	PERDITA
UNITA' AFFONDATA	SI
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	SI
PERDITA DI CARBURANTE	
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	-
MORTI/DISPERSI	-

2.2 Dati relativi al viaggio

Il giorno 10 agosto 2024 lo yacht ATINA lasciava il posto di ormeggio presso il porticciolo Turistico di Marina di Olbia, "The Moys", per trasferirsi alla fonda, nello specchio acqueo antistante la spiaggia di "Le Saline", all'interno del Golfo di Olbia, per attività di diporto. Non sono conosciuti gli spostamenti successivi previsti.

2.3 Condizioni meteo al momento del sinistro

LUOGO	MARE TERRITORIALE <=12 NM
COMPARTIMENTO MARITTIMO	OLBIA
POSIZIONE GEOGRAFICA	LAT. 40°54.54 N- LONG. 009°35.236 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	BUONA (>=5<25 NM)



2.4 Composizione dell'equipaggio

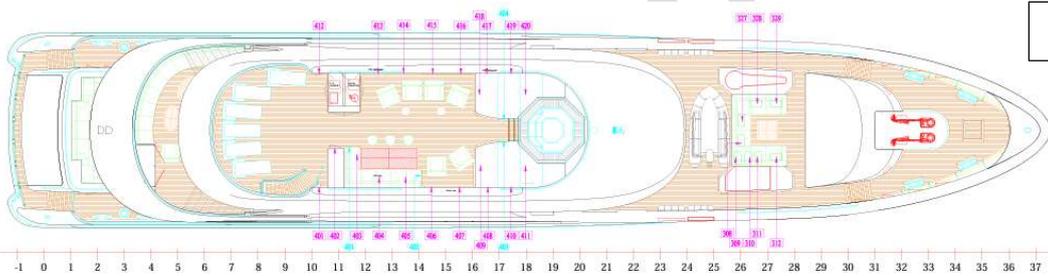
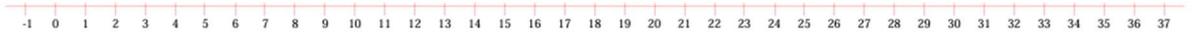
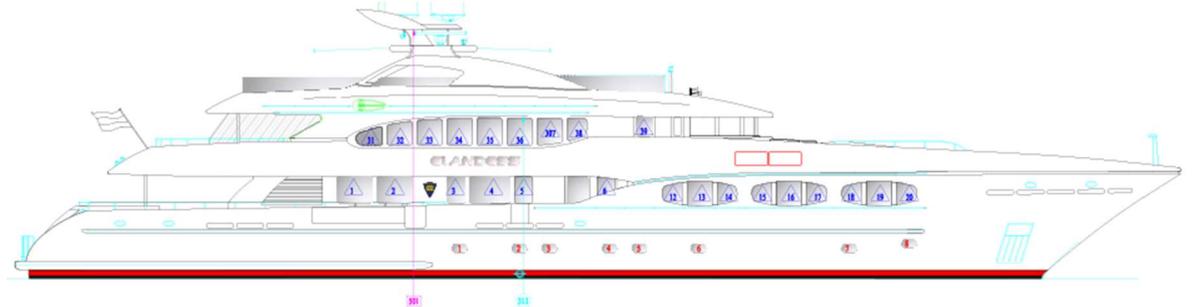
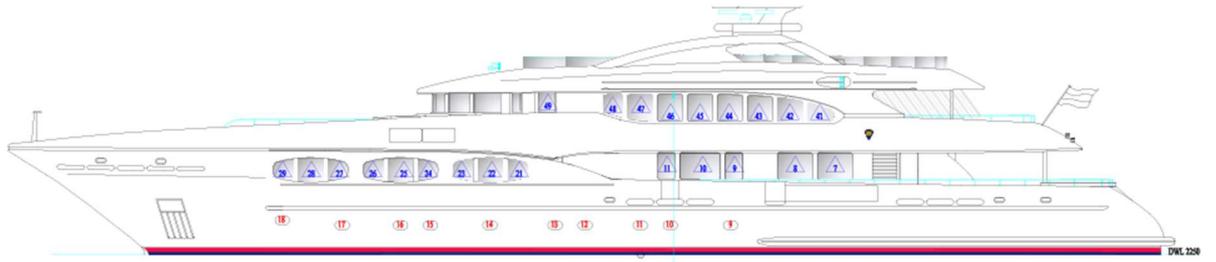
A bordo dello yacht ATINA l'equipaggio era costituito da 10 membri, come indicato di seguito:

Position	Date of Birth	Place of Birth	Nationality	Seaman book no.	Seaman book expiry
Master	12-Feb-87	Novi Pazar	Turkey	S 00421005	28-Mar-2029
chief officer	21-Oct-90	istanbul	Turkey	S 00429765	09-july-2029
chief engineer	10-JAN86	IZMIR	Turkey	S 00372845	05-AGU-2022
bossun	11-Oct-01	bodrum	Turkey	S 00392358	6-apr-2028
deckhand	24-Jan-98	içel	Turkey	S 00416732	6-feb-2029
deckhand	16-Jan-01	milas	Turkey	S 00418081	22-feb-2029
c. stewardess	19-Feb-82	ukraine	ukraine	AB 673967	11-feb-2026
2nd stewardess	10-Sep-86	yalta	ukraine	049923	30-june-2026
3rd stewardess	7-jul-93	ukraine	ukraine	AB588877	4-agu-2026
Chef	1-april-94	Istanbul	Turkey	S 00276989	25-Nov-2024

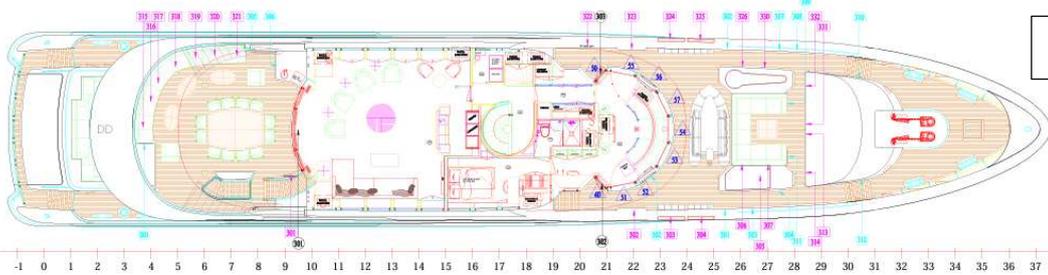
2 – Crew list

2.5 Descrizione dell'imbarcazione

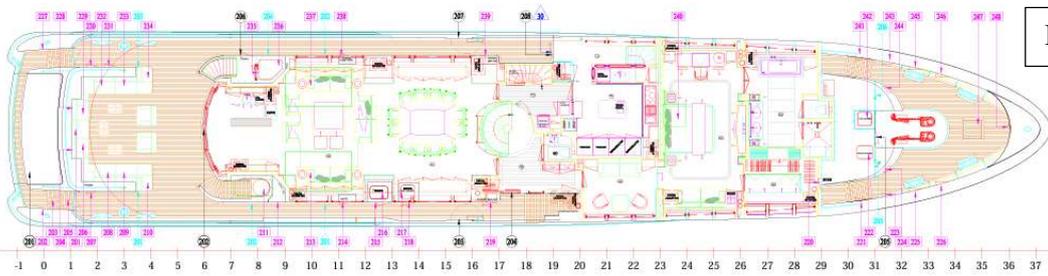
Lo yacht ATINA è stato costruito nel 2008, tra il 2021 e il 2022 ha subito un intervento di refit. E' uno yacht commerciale, dotato di equipaggio - 10 membri e massimo 12 passeggeri.



Sundeck



Wheelhouse deck

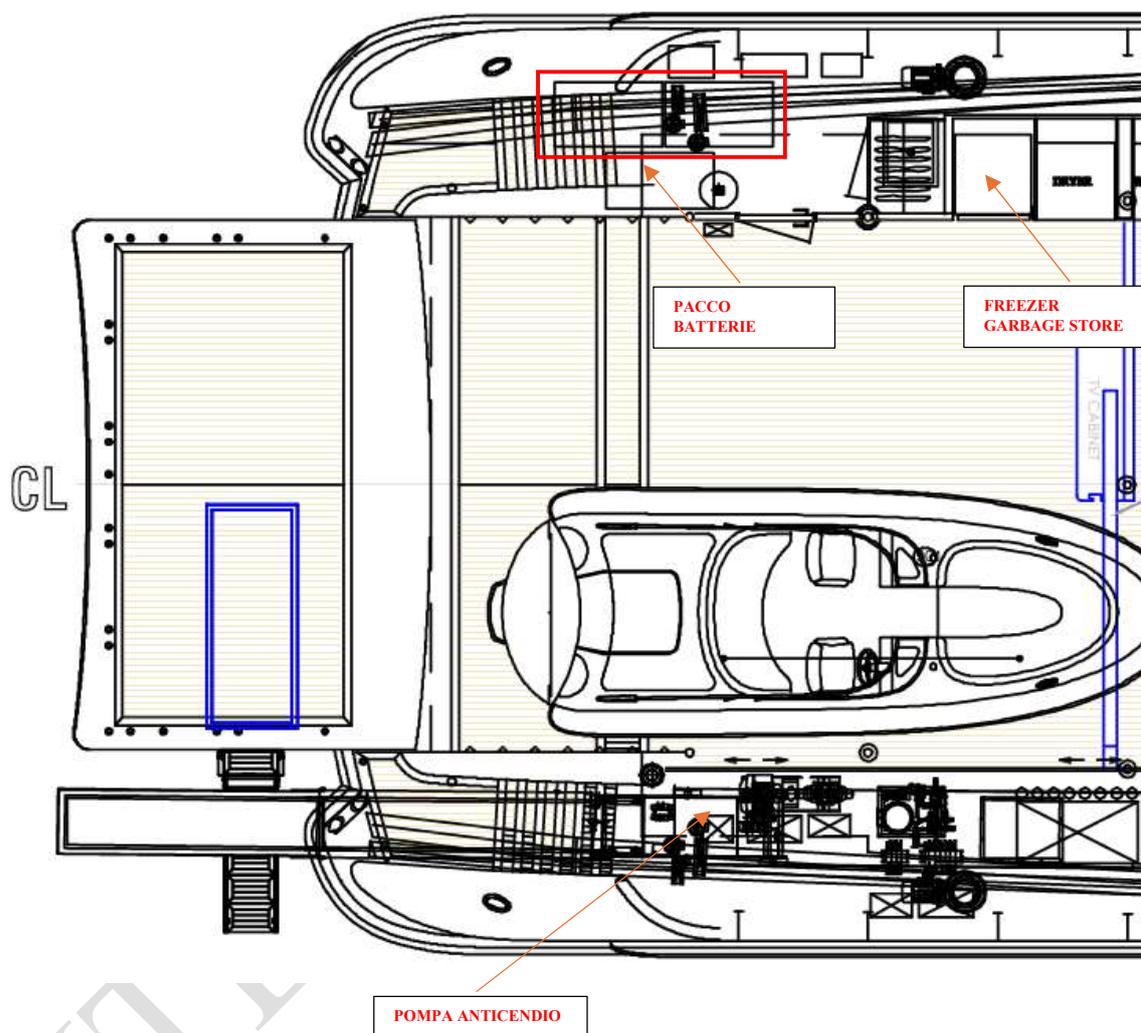


Maindeck



Lowerdeck

Il lowerdeck è costituito da un tender garage dove sono collocati n. 2 seadoo e n. 1 moto d'acqua. Nella stessa zona, sul lato sinistro è posizionato il pacco batterie, costituito da n. 6 batterie, un freezer ed il garbage store; sul lato destro le pompe antincendio.



3 – Dettaglio della posizione del freezer garbage store e del pacco batterie (Layout General arrangement refit)

2.6 Materiali, compartimentazione e dotazioni antincendio

Come indicato nel Fire/Safety plan, la zona del tender-garage è zona protetta da un impianto di rivelazione di fumo e da sistema un sistema di spegnimento drenching;

, la sala macchine è dotata di compartimentazione antincendio A30;



4 – Indicazione compartimentazione e dotazioni antincendio (Safety plan)

3. DESCRIZIONE FASI DELL'EVENTO

3.1 Ricostruzione del sinistro e personale coinvolto

Alle ore 19:30 del 10 agosto 2024 scoppiava un incendio a bordo del M/Y ATINA, imbarcazione di circa 47 metri, in posizione latitudine 40° 54.6' Nord longitudine 009° 35.2' Est, nello specchio acqueo antistante la spiaggia "Le Saline" nel golfo di Olbia. L'incendio aveva origine nella zona poppiera lato sinistro; in particolare l'odore di una combustione in atto ed un fumo giallo-grigio iniziava a filtrare nel ponte superiore lasciando ipotizzare una provenienza dal sottostante ponte garage. La 2nd stewardess, resasi conto del possibile incendio in atto, avvertiva via radio il Comandante ed interveniva per prima nel sottostante locale garage, prendendo un estintore con l'intenzione di attivarlo ma, a suo dire, costretta a rinunciare all'intervento a causa delle dimensioni troppo grandi dell'incendio in atto. Successivamente, in orario non precisato, interveniva il Direttore di Macchina che, constatata la notevole dimensione dell'incendio e valutando non adeguato l'uso dell'estintore, intraprendeva, nell'ordine, le seguenti azioni:

- saliva in plancia per chiudere il sistema di ventilazione;
- ritornava a poppa per avviare il sistema antincendio (che non funzionava a causa della mancanza di energia elettrica);
- attivava il cut-off di emergenza;
- insieme all'equipaggio montava una manichetta antincendio che non funzionava a causa della mancanza di acqua;
- chiudeva il portellone della sala macchine;
- correva in plancia per avvertire il Comandante che era necessario abbandonare la nave;
- avviava il sistema hifog di acqua nebulizzata (senza poter conoscere se l'impianto fosse realmente in funzione);
- indossava una tuta antincendio con l'intenzione di raggiungere la sala macchine ma doveva subito rinunciare per eseguire l'ordine del Comandante di abbandonare la nave.

Il Comandante, informato dell'emergenza alle ore 19:45 circa, si limitava a prendere visione della presenza di fumo proveniente da sotto la porta del locale timoneria di emergenza e della presenza di alcune fiamme

provenienti dalla parte sinistra nonché a disporre l'intervento del Direttore di Macchina che, a suo dire, provvedeva ad avviare la pompa antincendio.

Alle ore 19:45 arrivavano numerose segnalazioni della presenza di un incendio a bordo dell'ATINA alla sala operative della Capitaneria di Olbia che disponeva:

- l'uscita della dipendente M/V CP 2116;
- l'intervento del rimorchiatore "Mascalzone Scatenato", dotato di pompa antincendio e monitor di grande portata;
- l'assistenza di una squadra dei Vigli del Fuoco che imbarcava sul battello GC B41 della Guardia Costiera e assumeva la direzione delle operazioni antincendio dando direttive al rimorchiatore.

Alle ore 20:15, essendo l'unità priva di equipaggio, già sbarcato per mezzo di un tender (in tot. 7 membri dell'equipaggio, 3 di nazionalità ucraina e 4 di nazionalità turca), iniziavano le operazioni di spegnimento dell'imbarcazione.

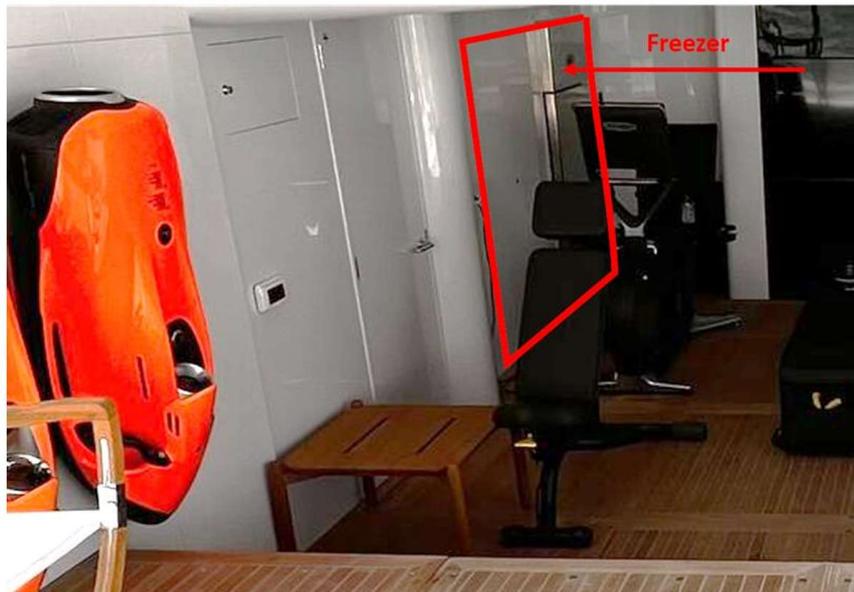
Alle ore 21:15 lo yacht ATINA si traversava su un fianco e lentamente affondava su un fondale di circa 7-8 metri.



5 – Tender garage _Immagine prima dell'incendio

L'incendio aveva origine nella zona poppiera, verosimilmente da un'unità freezer destinata alla raccolta dei rifiuti, in prossimità dell'ingresso della sala controllo motori, con rapida propagazione all'interno del garage facilitata dalla presenza di elementi infiammabili, come vaschette raccogli gocce in plastica, isolamento sintetico e involucri di cablaggio.

<https://www.superyachtimes.com/yacht-news/heesen-s-47m-atina-major-refit>

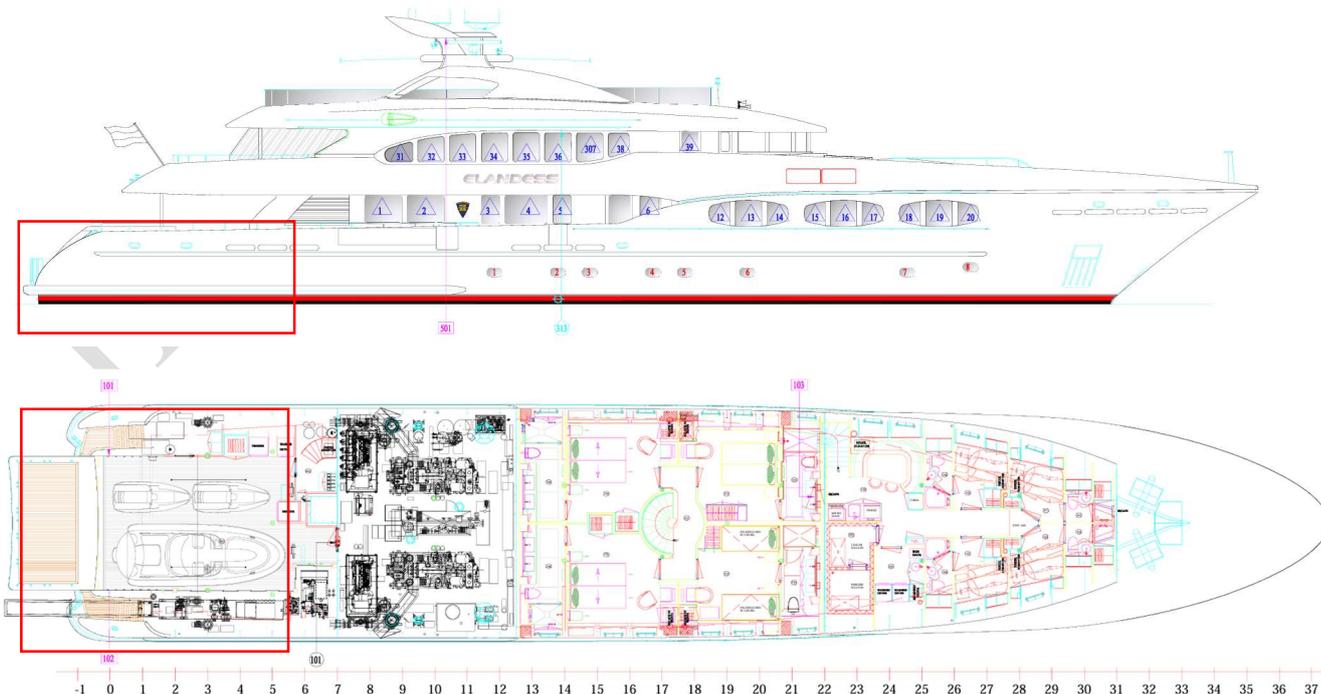


6 - Tender garage_ Apparecchiatura da cui è partito l'incendio

Oltre al freezer, anche il mobile ad esso adiacente potrebbe aver contribuito alla propagazione dell'incendio, in particolare se conteneva materiali combustibili come carta, tessuti o pannelli a base di legno. L'entità del danno suggerisce che la combustione iniziale si sia protratta oltre la fonte di accensione, facilitando l'ulteriore propagazione dell'incendio all'interno dell'area.

Sul ponte garage erano presenti due seabob alimentati a batterie a litio, ed in prossimità dell'unità freezer erano presenti n. 6 batterie di tipo gel che, sotto carica, possono incendiarsi. Tali dispositivi potrebbero essere annoverati tra i fattori contributivi per lo sviluppo dell'incendio.

Nelle figure seguenti è indicata la zona di sviluppo dell'incendio:



7 – Zona di sviluppo dell'incendio



8 - Foto Yacht ATINA origine dell'incendio zona poppiera (Fonte foto web)



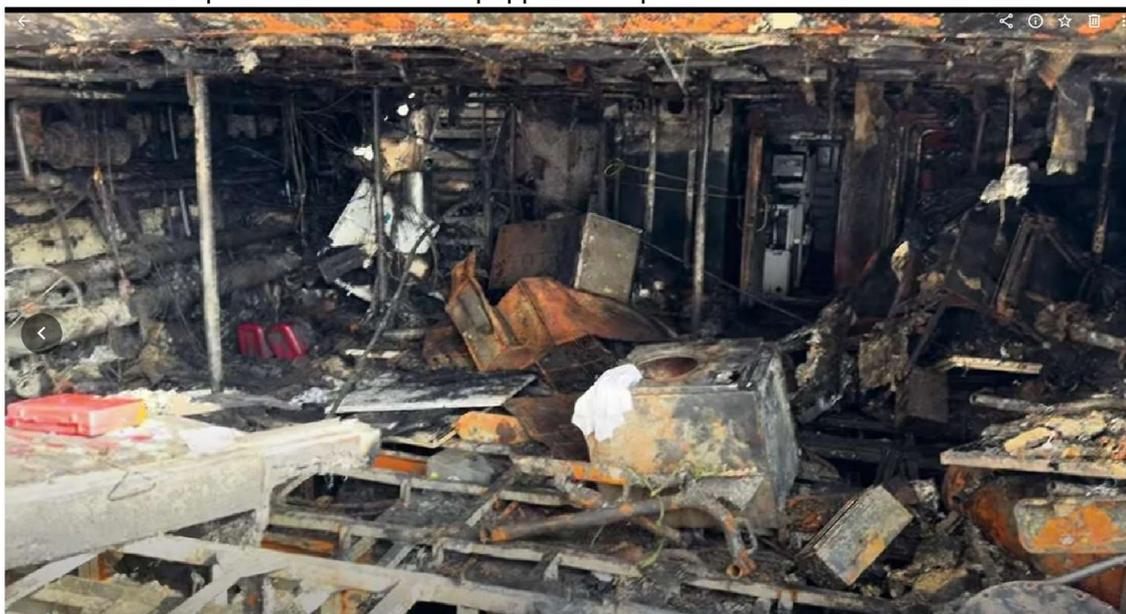


9 – Fasi di spegnimento (Fonte web)

4. ANALISI

L'incendio potrebbe essersi sviluppato come di seguito descritto:

1. Accumulo termico dovuto ad un guasto elettrico all'interno dell'unità freezer, con accensione dei suoi stessi materiali isolanti combustibile e dei materiali plastici.
2. L'incendio si è diffuso alle strutture adiacenti, tra cui l'armadio a due ante e potenzialmente altri oggetti combustibili nell'area di stoccaggio, interessando altresì, i sei pacchi di batterie presenti in zona.
3. Inizialmente, l'incendio potrebbe essersi diffuso dietro i pannelli delle pareti, dove il calore si è accumulato inosservato, ritardando il rilevamento.
4. Una volta che le fiamme hanno rotto i pannelli, l'incendio si è espanso rapidamente, alimentato da ulteriori materiali combustibili.
5. L'incendio si è diffuso verso l'alto, raggiungendo ponti più alti, causando gravi danni all'intera nave, ad eccezione della sala macchine e delle cabine di prua.



10 – Situazione del locale tender garage (Fonte Capitaneria di porto di Olbia)

5. CONCLUSIONI

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

- 1) Incendio che ha interessato alcuni apparati elettrici
- 2) Gestione dell'emergenza
- 3) Funzionalità impianti di rilevazione e spegnimento antincendio

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 meglio definire i fattori che hanno determinato o hanno contribuito a determinare l'evento, valutando anche il fattore umano e l'interazione tra uomo, macchina ed organizzazione.