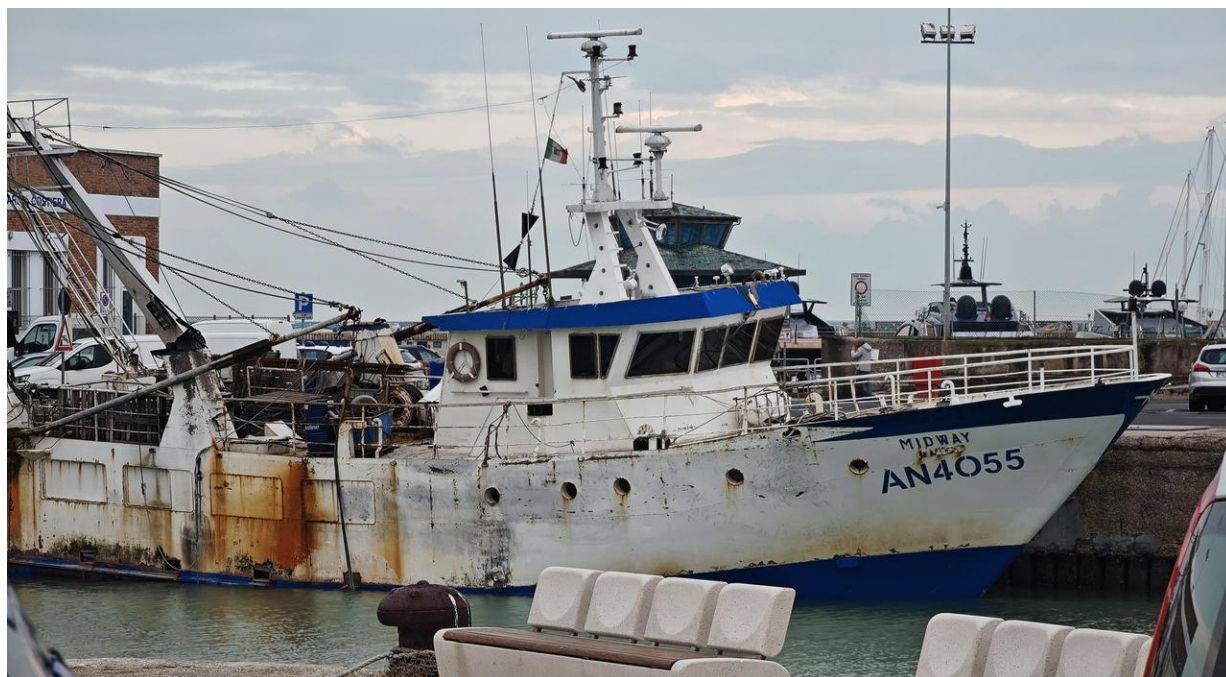




MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime



INTERIM REPORT

**DECESSO DI UN MARITTIMO A BORDO DEL M/P “MIDWAY” –
AN4055, A LARGO DI FANO (PU), IN DATA 11/12/2024**

(IDENTIFICATIVO EMCIP: 2024/005442)

9 dicembre 2025

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 copyright appartiene a terze parti, si dovrà ottenere l'autorizzazione da parte dei titolari di copyright interessati.

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

Indice

1. Sintesi	4
2. Dati oggettivi.....	5
2.1. Dati della nave.....	5
2.2. Dati del viaggio	6
Composizione dell’equipaggio	6
2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo	6
3. Descrizione dell'evento.....	7
4. Analisi dell’evento	8
5. Conclusioni.....	8

1. Sintesi

Il presente *Interim Report* è stato redatto sulla base degli elementi forniti dalla Procura della Repubblica di Pesaro e dall’Ufficio Circondariale Marittimo di Fano (PU).

Il giorno 11 dicembre 2024, alle ore 07:30 circa, si verificava un sinistro a bordo del M/p “MIDWAY” – AN4055, intento in attività di pesca a circa 4,5 miglia al traverso di Fano. In particolare, durante le fasi di una battuta di pesca, personale marittimo imbarcato sul peschereccio si rendeva conto della caduta in mare di un marittimo. Da bordo, venivano avviati tempestivi tentativi di recupero uomo a mare che si concludevano con il recupero e l’unità che dirigeva verso il porto di Fano ai fini dell’assistenza sanitaria.

Fig. 1 – Area geografica evento incidentale – (fonte: EMCIP)



2. Dati oggettivi

2.1. Dati dell'unità

TIPO NAVE	PESCA >= 15 METRI
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	ISNN
BANDIERA	ITALIA
NOME	MIDWAY
NUMERO ISCRIZIONE	AN4055
NUMERO IMO	
LUNGHEZZA TOTALE (m)	25.90
GT (tonn)	86
ANNO DI COSTRUZIONE	2004
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	
FASE DEL VIAGGIO	IN NAVIGAZIONE
PARTE COINVOLTA	PONTE DI POPPA
PORTO DI PARTENZA	ANCONA
PORTO DI ARRIVO	ANCONA
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	PESCA
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	1 – EQUIPAGGIO

2.2. Dati del viaggio

LUOGO	MARE TERRITORIALE <=12NM
COMPARTIMENTO MARITTIMO	PESARO
STATO DEL MARE	2 – LEGGERMENTE MOSSO (0.1 – 0.5 M)
FORZA DEL VENTO	4 – BREZZA VIVACE (11 - 16 NODI)
CONDIZIONI METEO	PIOGGIA
VISIBILITÀ	DISCRETA (>=2.0 /<5.0 NM)

Composizione dell’equipaggio

L’equipaggio del M/p “MIDWAY” risultava costituito da n. 8 (otto) marittimi:

- n. 1 comandante/armatore
- n. 7 marinai

2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo

Il sinistro si verificava il giorno 11 dicembre 2024 alle ore 07.30 circa, a largo di Fano (PU).

Classificazione IMO:

molto grave

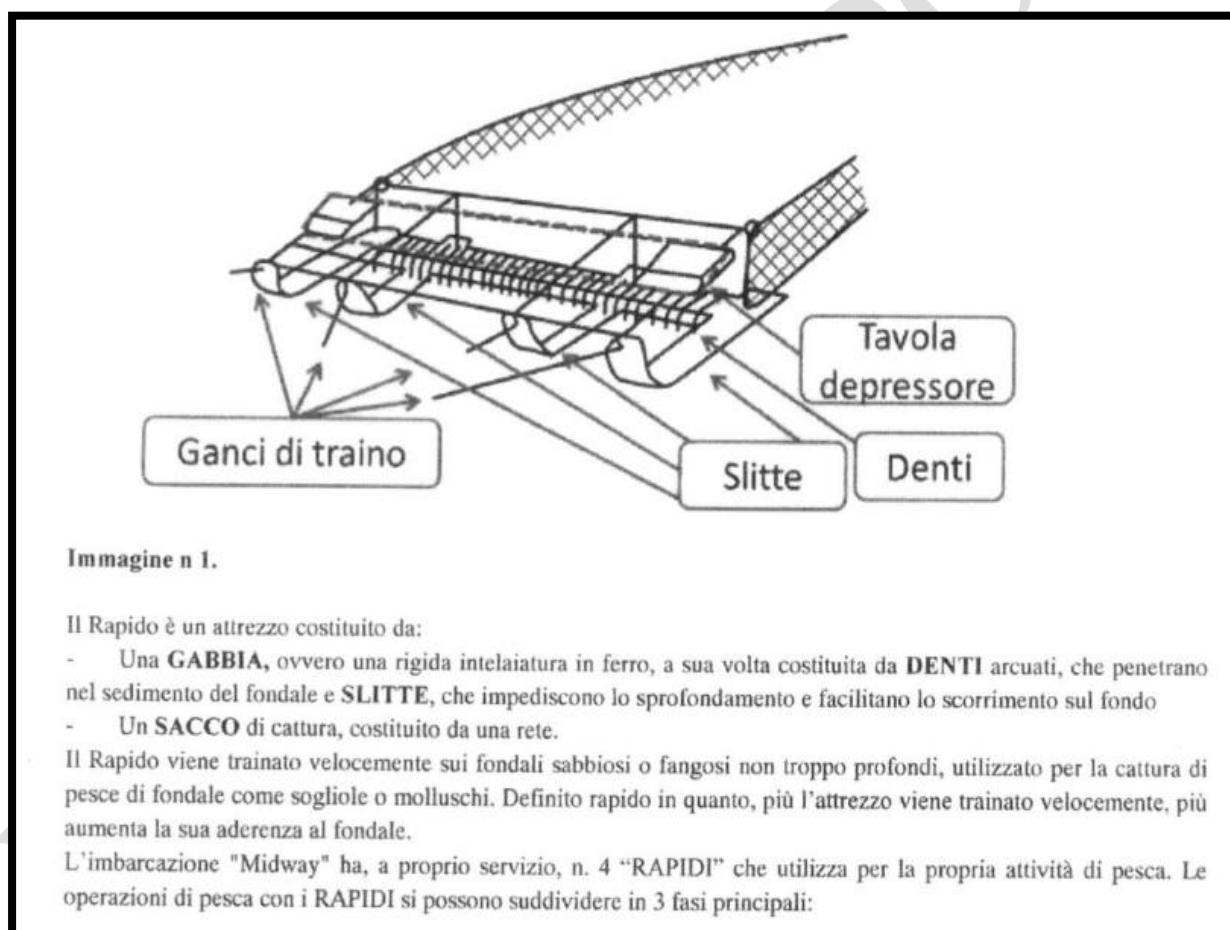
Ai fini del Codice IMO per le investigazioni sui sinistri marittimi, Risoluzione IMO MSC.255 (84), l’evento straordinario è da classificare quale “sinistro molto grave” (“*very serious marine casualty*”) in quanto ha avuto come conseguenza la perdita di vita umana.

Tipo evento:	decesso marittimo
Data e ora:	11.12.2024 alle ore 07.30
Posizione e luogo del sinistro:	43°54′.349 N - 013°04′.184 E
Attività della nave e parte del viaggio:	in navigazione per attività di pesca
Conseguenze:	L’evento incidentale provocava il decesso di un marittimo.

3. Descrizione dell'evento

In data 11.12.2024 alle ore 07:43 circa, la Capitaneria di porto di Pesaro riceveva ed inoltrava all'Ufficio Circondariale Marittimo di Fano una segnalazione riguardo ad un sinistro marittimo occorso al M/p "MIDWAY" – AN4055 (autorizzato alla Pesca Costiera Ravvicinata) a circa 4,5 miglia al traverso di Fano (PU), alle coordinate 43°54'.349 N - 013°04'.184 E. Si segnalava che un marittimo, con l'unità in navigazione ed intenta in attività di pesca (tramite i 'Rapidi' fig.2) cadeva in mare per cause ancora ignote. In seguito al recupero il M/p "MIDWAY" dirigeva al rientro verso il porto di Fano per l'assistenza medica. Alle 08:10 circa, l'unità ormeggiava presso la banchina n. 10 del porto di Fano e contestualmente veniva raggiunta da personale dell'autorità Marittima e da personale sanitario che, saliva a bordo, iniziando nell'immediatezza le procedure di rianimazione con esito negativo constatandone il decesso alle ore 08:25.

Fig. 2 – Immagine attrezzo da pesca – (fonte: Procura della Repubblica Pesaro)



4. Analisi dell'evento

Alla luce dell'evento e dalle informazioni in possesso dell'Ufficio si evidenziano alcune criticità e aspetti di rilevanza per la sicurezza del lavoro marittimo:

- Necessità di verifica delle dotazioni di sicurezza individuali a bordo (giubbotti di salvataggio, tute termiche);
- Adeguatezza della formazione e addestramento dell'equipaggio relativamente alle procedure di emergenza e sicurezza a bordo;
- Monitoraggio e coordinamento delle operazioni di pesca al fine di minimizzare i rischi associati alle attività.

5. Conclusioni

L'evento ha determinato la perdita di vita umana mettendo in luce la necessità di:

- Rafforzare le misure di sicurezza a bordo e predisporre un piano adeguato;
- Utilizzare i dispositivi di protezione individuale (D.P.I.);
- Istruire sulle procedure operative relativamente alle attività di pesca;
- Implementare la formazione del personale sulle procedure di lavoro/pesca;
- Assicurare una formazione continua dell'equipaggio sulle procedure di emergenza.

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, valutando anche il fattore umano e l'interazione tra uomo, macchina ed organizzazione.