



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime

RAPPORTO FINALE DI INCHIESTA

**SINISTRO MARITTIMO/DECESSO AVVENUTO A BORDO DELLA M/N
“EUROCARGO RAVENNA” - IMO 9471056, ORMEGGIATA PRESSO L’ACCOSTO 32
DEL PORTO DI CATANIA, IN DATA 03.03.2025
(IDENTIFICATIVO EMCIP: 2025/003676)**





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 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.

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



INDICE

Sommario

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	5
2. SINTESI	6
2.1 Breve descrizione dell'evento	6
3. DATI OGGETTIVI SUL SINISTRO	6
3.1 Dati Nave	6
3.2 Dati relativi al viaggio.....	7
3.3 Composizione dell'equipaggio	8
3.4 Informazioni sul Sinistro.....	8
3.5 Personale Coinvolto	9
3.6 Intervento dell'Autorità marittima competente e misure d'urgenza	9
3.7 Mezzi coinvolti nell'evento.....	10
4. DESCRIZIONE DELL'EVENTO	10
4.1 Descrizione luogo dell'evento.....	10
5. ANALISI	11
6. CONCLUSIONI.....	11



SIGLE E ACRONIMI

CP	Capitaneria di porto
CCNL	Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro
DiGIFeMa	Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime
EMSA	European Maritime Safety Agency
EMCIP	European Marine Casualty Information Platform
IMO	International Maritime Organization
LT	Local time
M/N	Motonave
SIGE	Banca Dati ‘Sistema di Gestione Eventi’
SOAM	Systemic Occurrence Analysis Methodology
UTC	Coordinated Universal Time



1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Trattandosi di un incidente occorso al personale di coperta durante le operazioni di carico nave, la normativa di riferimento è la IMO A 741 (18) “International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention”.

Altri riferimenti normativi rilevanti riguardano:

- Revised guidelines for the operational implementation of the International Safety Management (ISM) Code by companies (MSC-MEPC.7/Circ.8)
- Convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea) dell'IMO (International Maritime Organization)
- Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the designated person under the provisions of the International Safety Management (ISM) Code (MSC-MEPC.7/Cir.6)
- STCW 78 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)
- MLC Convention 2006 (Maritime Labour Convention)

I riferimenti normative nazionali sono:

- D. Lgs. 27 luglio 1999, n. 271 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1988, Nr. 485”.
- D. Lgs. 27 luglio 1999, n. 272 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”.
- Art. 465 del Regolamento di Esecuzione al Codice della Navigazione.
- D.P.R. 08 novembre 1991, n. 435, “Approvazione del Regolamento per la Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare” per le navi di bandiera italiana.
- D. Lgs. 22 aprile 2020, n. 37, “Attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa ad un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE”.
- D. Lgs. 27 maggio 2005 n. 108, “Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST).

2. SINTESI

2.1 Breve descrizione dell'evento

In data 03.03.2025 alle ore 14:30 circa a bordo della M/N EUROCARGO RAVENNA, ormeggiata presso l'accosto 32 nella NUOVA DARSENA presso il porto di Catania, durante le operazioni di carico sul ponte n. 4, si verificava un infortunio mortale ad un marittimo, occorso durante le manovre di posizionamento di un semirimorchio. Sul ponte al momento dell'incidente erano presenti il marinaio deceduto, il giovanotto di coperta ed il mozzo, oltre all'autista della ralla.



Figura 1 – M/N EUROCARGO RAVENNA (Fonte web)

3. DATI OGGETTIVI SUL SINISTRO

3.1 Dati Nave

NOME NAVE

EUROCARGO RAVENNA

TIPO NAVE

PASSEGGERI E RO-RO CARGO



IDENTIFICATIVO CHIAMATA	ICNF
BANDIERA	ITALIA
NUMERO IMO	9471056
NUMERO ISCRIZIONE	R.I. 247 PA
LUNGHEZZA TOTALE (m)	200.63
GT (tonn)	32.840
ANNO DI COSTRUZIONE	
MATERIALE SCAFO	FERRO/CEMENTO
POTENZA MOTORE (kW)	
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE
ARMATORE	GRIMALDI
SOCIETA' di GESTIONE	-
SOCIETA' di CLASSIFICAZIONE	
TIPO DI VIAGGIO	
FASE DEL VIAGGIO	ALLA PARTENZA
ATTIVITA' IN CORSO	CARICO
PARTE COINVOLTA	AREE DI CARICO/STIVE-RAMPA AUTOVEICOLI
PORTO DI PARTENZA	CATANIA
PORTO DI ARRIVO	SALERNO
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	CARICO
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)	-
MORTI/DISPERSI	SI

3.2 Dati relativi al viaggio

Il giorno 3 marzo 2025, la M/N EUROCARGO RAVENNA era ormeggiata presso il porto di Catania ed in partenza verso Salerno.

Informazioni sulle merci trasportate

La M/N EUROCARGO RAVENNA è una nave cargo adibita al trasporto di semirimorchi, autovetture, camion, container posizionati su appositi carrelli.

3.3 Composizione dell'equipaggio

La tabella minima di sicurezza prevedeva un equipaggio composto da 28 persone, come di seguito indicato.

6.No	7. Family name	7.1 Given names	8. Rank or rating	9. Nationality
1			MASTER - COMANDANTE R2 - V19	IT
2			CHIEF MATE - 1. UFF. LE CORP. SMO. R2 - V12	IT
3			NAVIGATION OFFICER - UFF. LE DI NAV. R11 - V12	IT
4			NAVIGATION OFFICER - UFF. LE DI NAV. R11 - V12	IT
5			NAVIGATION OFFICER - UFF. LE DI NAV. R11 - V12	IT
6			ALL VO. UFF. LE DI DOP. - DECK CADET - V11	IT
7			CHIEF ENGINEER - DIRETTORE DI MACCHINA R12 - V12	IT
8			CHIEF ENGINEER - DIRETTORE DI MACCHINA R12 - V12	IT
9			2ND ENGINEER - 1. UFF. LE DI MACCHINA. R12 - V12	IT
10			ENGINEER OFFICER - UFF. LE DI MACCH. R11 - V11	IT
11			ENGINEER OFFICER - UFF. LE DI MACCH. R11 - V11	IT
12			ENGINE CADET - ALL VO UFF. LE DI MACCHINA	IT
13			BOSUN - NOSTROMO R15 - V13	IT
14			ABLE SEAMAN - MARINAIO R15 - V12	RO
15			ABLE SEAMAN - MARINAIO R15 - V12	IT
16			ABLE SEAMAN - MARINAIO R15 - V12	RO
17			GIOVANOTTO DI COPERTA	IT
18			GIOVANOTTO DI COPERTA	IT
19			DECK BOY - MOZZO V11 - V12	IT
20			DECK BOY - MOZZO V11 - V12	IT
21			DECK BOY - MOZZO V11 - V12	IT
22			DECK BOY - MOZZO V11 - V12	IT
23			ELECTRICIAN - ELETTRICISTA R17	IT
24			JUNIOR ELECTRICIAN - GIOV. Elett. R17	RO
25			FITTER / OP. MECCANICO R15 - V12	RO
26			WIPER - GIOV. DI MACCHINA V11 - V12	IT
27			CREW COOK - CUOCO EQUIPAGGIO V11 - V12	IT
28			CABIN STEWARD - CAMERIERE V11 - V12	RO

Figura 1 – Tabella minima di sicurezza

3.4 Informazioni sul Sinistro

Classificazione IMO: INCIDENTE 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 vite umane.

TIPO EVENTO	INFORTUNIO
DATA E ORA	03.03.2025 - ore 14.25 LT circa
POSIZIONE E LUOGO DEL SINISTRO	NUOVA DARSENA PORTO DI CATANIA
LUOGO	MARE TERRITORIALE <=12 NM
COMPARTIMENTO MARITTIMO	CATANIA
POSIZIONE GEOGRAFICA	LAT. 37°29.32 N- LONG. 015°05.55 E
STATO DEL MARE	0 - CALMO (0 m)
FORZA DEL VENTO	3 – BREZZA (7-10 NODI)
CONDIZIONI METEO	SERENO
VISIBILITÀ	BUONA (>=5<25 NM)
ATTIVITÀ DELLA NAVE	FASE DI IMBARCO VEICOLI COMMERCIALI
PARTE DEL VIAGGIO	NAVE ORMEGGIATA IN PORTO
CONSEGUENZE	DECESSO DI UN MARINAIO

3.5 Personale Coinvolto

Il personale GRIMALDI direttamente coinvolto nel sinistro è composto da:

- Marinaio (vittima del sinistro)
- Giovanotto di Coperta
- Mozzo

ed inoltre:

- Autista della ralla in movimento, operatore della società portuale GRIMALDI-MARANGOLO TERMINAL CATANIA srl.

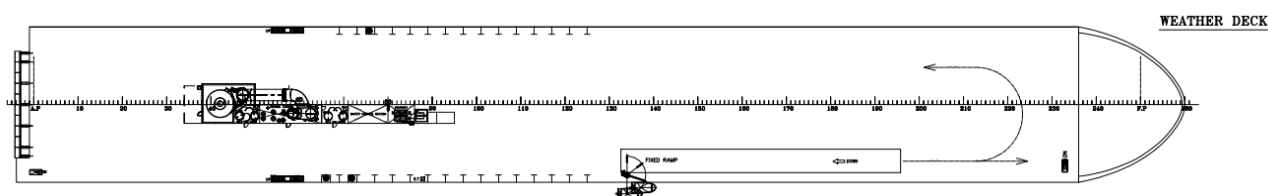


Figura 2 – Estratto dal General arrangement (Fonte: GRIMALDI)

3.6 Intervento dell'Autorità marittima competente e misure d'urgenza

Gli altri membri dell'equipaggio (mozzo e giovanotto di coperta) presenti al momento dell'incidente provavano ad effettuare un massaggio cardiaco.

Intorno alle ore 14.30 sopraggiungevano il personale della Guardia costiera e il personale sanitario del 118, che tuttavia alle ore 14.55 constatavano il decesso.

3.7 Mezzi coinvolti nell'evento

- Ralla denominata MAFI13;
- Rimorchio movimentato dalla ralla;
- Rimorchio verde;
- Rimorchio DN LOGISTICA;
- Rimorchio DN LOGISTICA, di colore bianco.

4. DESCRIZIONE DELL'EVENTO

4.1 Descrizione luogo dell'evento

L'evento ha avuto luogo sul ponte 4 della M/N "EUROCARGO RAVENNA", nella posizione indicata nella seguente immagine.

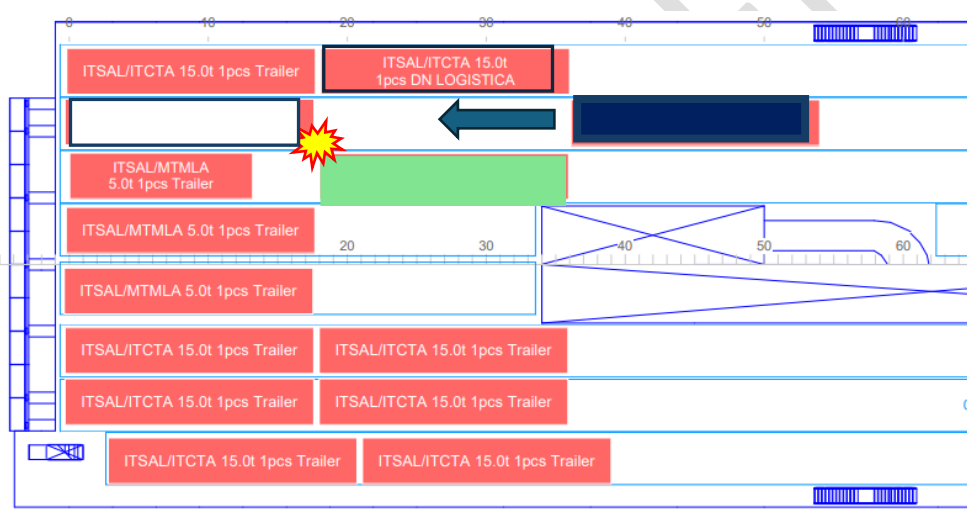


Figura 3 - Piano di carico reale al momento dell'incidente (Fonte: Società GRIMALDI)

L'incidente è avvenuto durante la movimentazione dei semirimorchi.



Figura 4 - Foto del mezzo agganciato al semirimorchio (foto scattata in direzione della poppa della nave).

5. ANALISI

Alla luce dell'evento e dalle informazioni in possesso della Commissione si evidenziano alcune criticità e aspetti rilevanti che necessitano di ulteriori approfondimenti:

- Adeguatezza della formazione e addestramento dell'equipaggio relativamente alle procedure di emergenza e sicurezza a bordo;
- Procedure di rizzaggio;
- Interfaccia tra operazioni di bordo di rizzaggio ed operazioni di carico;
- Dotazioni di sicurezza individuali.

6. CONCLUSIONI

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.