



MINISTERO  
DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI

**Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime**



## **INTERIM REPORT**

**DECESSO MARITTIMO DURANTE LE OPERAZIONI DI  
MANUTENZIONE DEL MECCANISMO DI RILASCIO DELLA FREE FALL  
LIFEBOAT A BORDO DELLA M/N “BBC WASHINGTON” - IMO 9283954,  
PRESSO IL PORTO DI MARINA DI CARRARA, IN DATA 31/07/2023  
(IDENTIFICATIVO EMCIP: 2023/004450)**

26 luglio 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 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

<b>1. Sintesi</b> .....	3
<b>2. Dati oggettivi</b> .....	5
2.1. Dati della nave .....	5
2.2. Dati del viaggio .....	6
<b>Composizione dell’equipaggio</b> .....	6
2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo .....	6
<b>3. Descrizione dell’evento</b> .....	8
<b>4. Analisi dell’evento</b> .....	9
<b>5. Conclusioni</b> .....	10

## 1. Sintesi

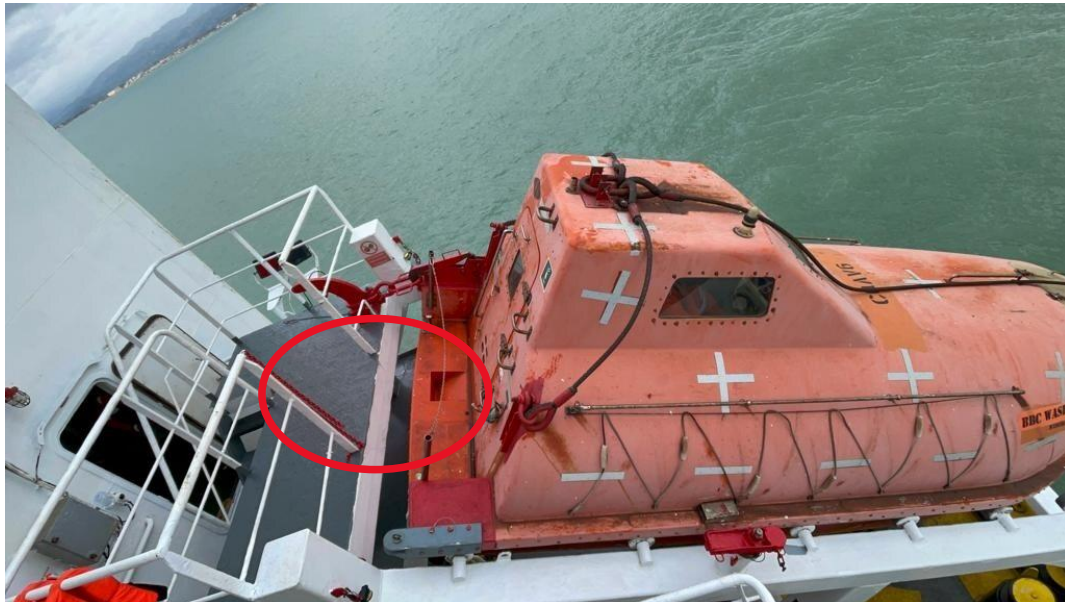
Il presente interim report è stato redatto sulla base degli elementi forniti dalla Procura della repubblica di Massa e dalla Capitaneria di porto di Marina di Carrara.

La M/N “BBC WASHINGTON” in data 31.07.2023, si trovava alla fonda presso la rada del Porto di Marina di Carrara e chiedeva l’autorizzazione ad effettuare un’attività di sbraccio e manovra a mare della scialuppa di salvataggio ‘free fall lifeboat’ FFLB (scialuppa a caduta libera) non appena le condizioni meteo fossero state propizie. Alle 17:00 circa, le condizioni meteorologiche permettevano di svolgere con esito positivo l’attività prevista ed una volta terminata si predisponeva il rassetto e la messa in sicurezza della scialuppa nella propria sede.

Ultimate le operazioni di messa in sicurezza e riposo della scialuppa di salvataggio, vi saliva a bordo il 2° Uff.le di macchina per effettuare un controllo sul corretto funzionamento del dispositivo idraulico di sgancio, mentre l’elettricista rimaneva sulla pedana di imbarco.

Il 2° Uff.le di macchina, al momento dell’ingresso nella scialuppa, attivava volontariamente il comando di sgancio allo scopo di testarne la funzionalità, facendo affidamento sul meccanismo di ritenuta fisso e sui ‘pin’ di sicurezza apposti poco prima dal primo ufficiale di coperta. In quel frangente, nonostante la presenza di rizze di ritenuta, la scialuppa di salvataggio precipitava in mare trascinando con sé l’elettricista che riportava un grave trauma cranico che lo portava al decesso e il 2° Uff.le di macchina al proprio interno che non riportava conseguenze.

Fig. 1 – Area dove si è verificato l’incidente a bordo della M/n “BBC WASHINGTON” – (fonte Capitaneria di Porto Marina di Carrara)



## **2. Dati oggettivi**

### **2.1. Dati della nave**

<b>TIPO NAVE</b>	CARICO SOLIDO – GENERAL CARGO
<b>IDENTIFICATIVO CHIAMATA</b>	CQAV6
<b>BANDIERA</b>	PORTOGALLO
<b>NOME</b>	BBC WASHINGTON
<b>NUMERO IMO</b>	9283954
<b>LUNGHEZZA TOTALE (m)</b>	138
<b>GT (tonn)</b>	9611
<b>ANNO DI COSTRUZIONE</b>	2004
<b>MATERIALE SCAFO</b>	ACCIAIO
<b>ABILITAZIONE NAVIGAZIONE</b>	INTERNAZIONALE
<b>FASE DEL VIAGGIO</b>	ALL’ARRIVO
<b>PARTE COINVOLTA</b>	PONTE DI POPPA
<b>PORTO DI PARTENZA</b>	ROSTOCK
<b>PORTO DI ARRIVO</b>	VIBO VALENTIA
<b>PRINCIPALE ATTIVITA’ IN CORSO</b>	ANCORAGGIO
<b>GRAVITA’ DELL’EVENTO</b>	MOLTO GRAVE
<b>DANNO ALLA NAVE</b>	NO
<b>UNITA’ AFFONDATA</b>	NO
<b>UNITA’ IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE</b>	NO
<b>PERDITA DI CARBURANTE</b>	NO
<b>QUANTITA’ BUNKER SVERSATO (tonn):</b>	-
<b>GRAVITA’ EVENTO</b>	MOLTO GRAVE-PERDITA VITE UMANE
<b>MORTI/DISPERSI</b>	1 – EQUIPAGGIO

## 2.2. Dati del viaggio

<b>LUOGO</b>	ACQUE MARITTIME INTERNE-AREA PORTUALE
<b>COMPARTIMENTO MARITTIMO</b>	MARINA DI CARRARA
<b>POSIZIONE GEOGRAFICA</b>	LAT. 44° 02,0918' N - LONG. 010° 02,6030' E
<b>STATO DEL MARE</b>	2 – LEGGERMENTE MOSSO (0.1 – 0.5 M)
<b>FORZA DEL VENTO</b>	2 – BREZZA LEGGERA (4 - 6 NODI)
<b>CONDIZIONI METEO</b>	SERENO
<b>VISIBILITÀ</b>	BUONA (>=5.0/<25.0 NM)

## Composizione dell’equipaggio

L’equipaggio della M/N “BBC WASHINGTON” risulta costituito da n. 17 (diciassette) persone, così come indicato nel Modulo IMO Crew list:

- n. 1 Master;
- n. 1 CH OFF;
- n. 1 2nd OFF;
- n. 1 Oiler;
- n. 1 CH ENG;
- n. 1 ECAD;
- n. 1 2nd ENG;
- n. 1 Eletrician;
- n. 1 Bosun;
- n. 2 AB;
- n. 1 OS;
- n. 1 Fitter;
- n. 2 DCAD;
- n. 1 Cook;
- n. 1 Technician.

## 2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo

Il sinistro si è verificato intorno alle ore 17.40 presso la rada del porto di Marina di Carrara.

### 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:

infortunio marittimo-incidente

### Data e ora:

31.07.2023 alle ore 17.40

### Posizione e luogo del sinistro:

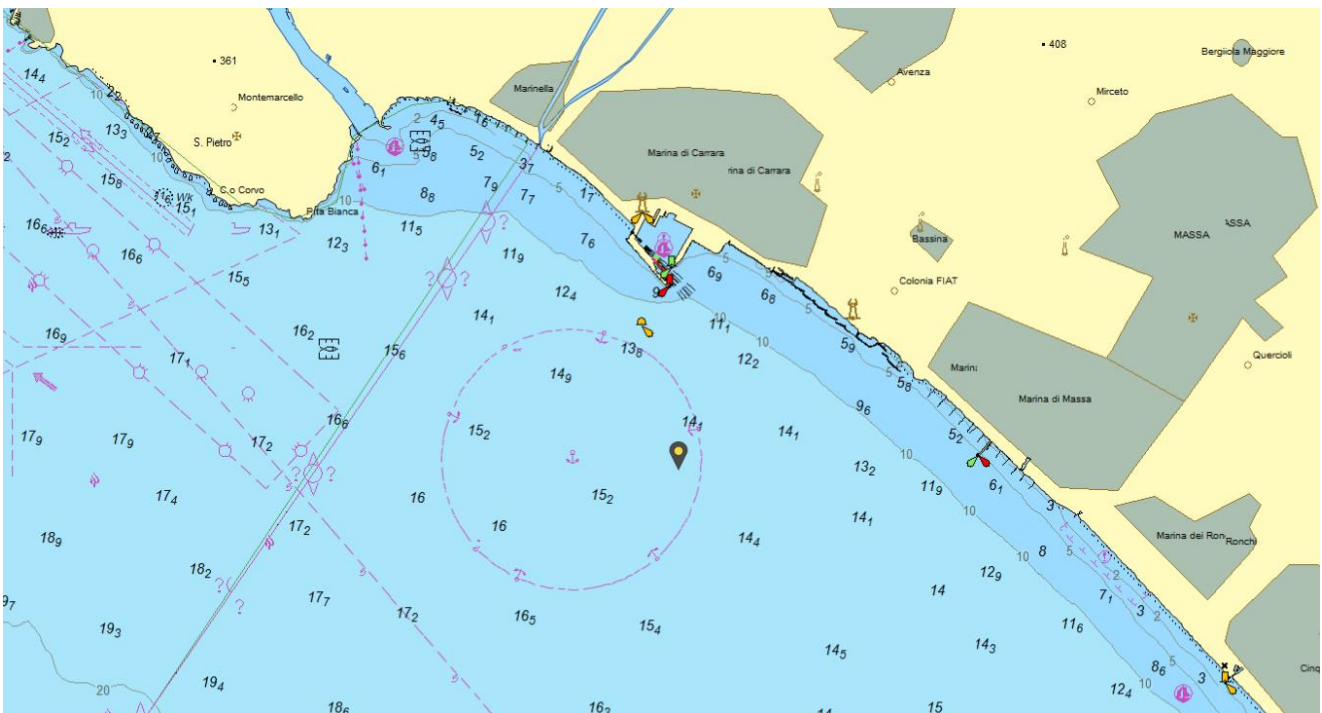
44°02’N - 10°02’ E  
Acque marittime interne-area portuale  
Porto Marina di Carrara

**Attività della nave e parte del viaggio:**

fase di ancoraggio  
ponte di poppa

**Conseguenze** L'evento incidentale ha provocato il decesso del marittimo impegnato in operazioni di manutenzione conseguenti all'esercitazione di sbraccio a mare della scialuppa di salvataggio (free fall lifeboat).

Fig. 2 – Posizione della M/n “BBC WASHINGTON” – (fonte EMCIP)



### 3. Descrizione dell'evento

Il giorno 31.07.2023 presso la rada del porto di Marina di Carrara, durante le operazioni di verifica sul corretto funzionamento del dispositivo idraulico di sgancio della scialuppa a caduta libera a bordo della M/N “BBC WASHINGTON”, si verificava il ferimento grave e successivo decesso di un marittimo con qualifica di elettricista. Allo scopo di testare la funzionalità del comando di sgancio della scialuppa, il 2°Uff.le di macchina entrava nella scialuppa e lo attivava volontariamente facendo affidamento sul meccanismo di ritenuta fisso e sui pin di sicurezza; tuttavia, al momento dell’attivazione del comando di sgancio, nonostante i dispositivi di sicurezza inseriti, la scialuppa precipitava in mare trascinando con sé il 2°Uff.le di macchina che non riportava conseguenze, perché all’interno della stessa, e l’elettricista che si trovava sulla pedana di accesso della scialuppa subiva gravi conseguenze derivanti dalla caduta.

Fig. 3 – Conseguenze dell’evento (fonte Capitaneria di Porto Marina di Carrara)



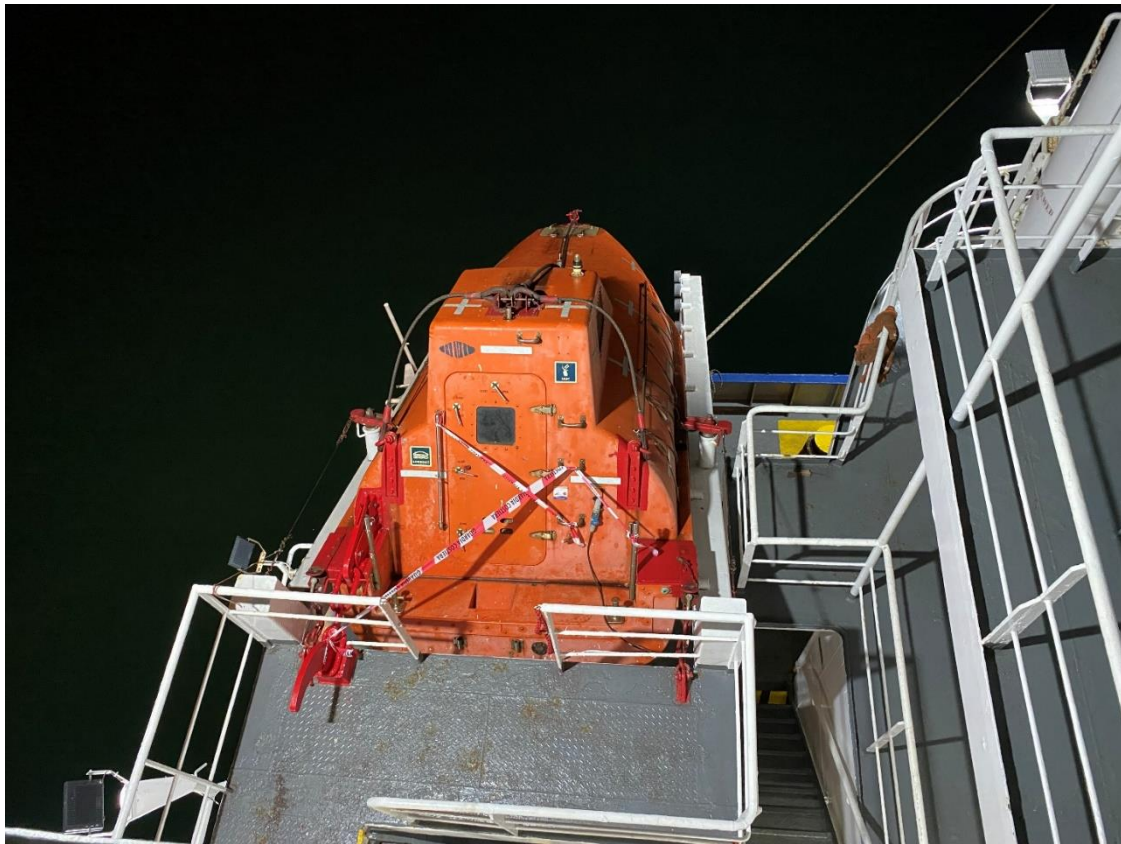


#### 4. Analisi dell’evento

La FFLB è posizionata su una struttura inclinata sul piano orizzontale di 30°, a poppa della nave. La tenuta a bordo della FFLB avviene con l’ausilio dei seguenti elementi:

1. cavi d’acciaio in numero di tre, fissati in tre distinti punti della FFLB, attraverso i quali, con l’ausilio di una gru dedicata, è possibile movimentare la FFLB in sospesa, per eseguire esercitazioni simulate e/o movimentare la FFLB da e per la struttura inclinata;
2. nella posizione di riposo, i dispositivi di tenuta della FFLB sono costituiti da due catene metalliche, da un lato ancorate alla struttura della nave e vincolate, dall’altra parte, mediante pin di sicurezza agli agganci della scialuppa;
3. alle due catene di cui sopra, l’equipaggio usa aggiungere due fasce di ritenuta in poliestere, anch’esse vincolate, da un lato alla struttura della nave, dall’altra alle bitte della FFLB;
4. gancio di ritenuta della scialuppa, ad apertura oleodinamica e/o manuale, che attraverso un dispositivo costituito da due grandi anelli, tenuti insieme da un grillo, tiene la scialuppa vincolata alla struttura della nave;
5. ci sono inoltre due dispositivi esterni, posti ai lati della FFLB, tenuti in posizione da cavi di acciaio.

Fig. 4 – ‘Free fall lifeboat’ posta sotto sequestro (fonte Capitaneria di Porto Marina di Carrara)



Il sistema di ritenuta con catene è riportato in maniera sommaria, nel manuale della casa costruttrice ove è richiesto “La scialuppa deve essere assicurata al ponte della nave, collegandola all’occhiello – è un occhiello metallico che è saldato al ponte della nave – mediante una “chain of steel wires”. Nella documentazione della scialuppa FFLB è previsto un sistema di ritenuta genericamente costituito da un “Chain of steel wire” con un carico di rottura di non meno di 20 t. “Hook device and maintenance manual”, senza indicazioni, né del massimo lasco ammissibile né della deformabilità delle stesse.

Fig. 5 – Aggancio della ritenuta a catena, prima e dopo il ripristino (fonte Capitaneria di Porto Marina di Carrara)



## **5. Conclusioni**

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

- Deterioramento dovuto a corrosione dell’alloggiamento dei ‘pin’ di ritenuta della scialuppa;
- Mancata osservanza delle norme sulla sicurezza sui luoghi di lavoro.

È plausibile ritenere che a seguito del cedimento/sgancio improvviso della FFLB l’elettricista, che stava operando sulla pedana di imbarco della scialuppa, sia precipitato unitamente alla stessa, finendo per impattarvi una volta raggiunto il livello del mare, così producendosi le lesioni alla testa ed al rachide cervicale ritenute responsabili del decesso.

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.

La Commissione investigativa

Ing. Domenico Impagliazzo

Dott. Giovanni Greco