



Esplosione a bordo

In questo articolo viene riportato un grave incidente a bordo di una bulk carrier e vengono analizzate quali sarebbero state le cause a provocarlo

Antonio D'Antonio

La Motonave *Giovanni di Maio* – bulk carrier di 110.000 tonnellate di portata lorda, di costruzione norvegese e, al momento dell'incidente, di bandiera Bahamas – era gestita dalla Società Euroshipco Srl, certificata dal DNV prima e dal RINA poi; la mia posizione all'interno della Società era quella di amministratore e DPA, Designated Person Ashore.

Il giorno 5 settembre 2001 alle ore 07:30 circa ora locale, mentre la Motonave *Giovanni di Maio* era in viaggio da Norfolk (USA) per Vitoria (Brasile) con un carico di carbone stivato nelle 9

tutte le operazioni.

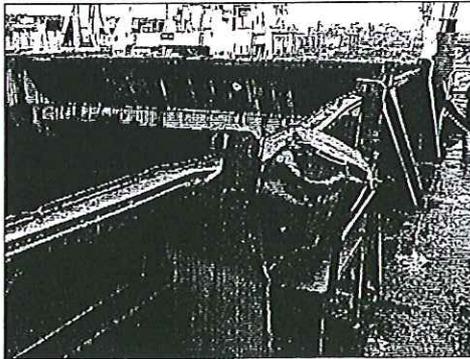
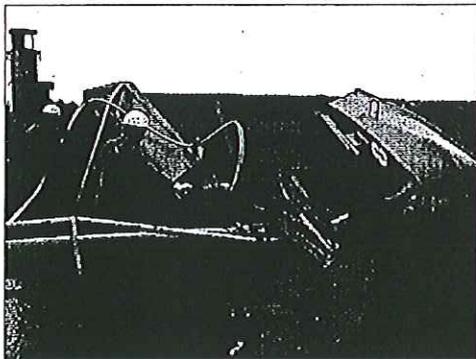
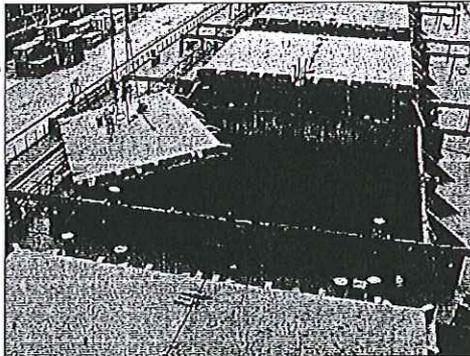
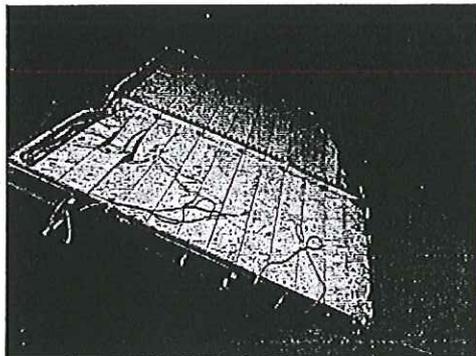
Il Comando nave, in comunicazione con l'Ufficio, decideva di dirigersi verso la Martinica, deviando dalla propria rotta, e di contattare il centro MRCC di Fort de France per permettere il veloce intervento di un elicottero per l'assistenza urgente ai feriti.

A seguito delle notizie ricevute dal bordo, in Ufficio si verificavano le condizioni di stabilità della nave a seguito dell'evento, mentre a bordo si iniziavano a verificare i danni strutturali prodotti dall'esplosione.

A seguito delle gravi ferite riportate, uno dei membri d'equipaggio decedeva alle ore locali 02:00 del 6 settembre 2001. I rimanenti membri dell'equipag-

The motor vessel "Giovanni di Maio" – 110.000 DWT bulk carrier, Norwegian construction, and, at the time of the accident, flying the Bahamas Flag – was under the management of Società Euroshipco S.r.l., certified by DNV first and by RINA later on; my position in the Company was ranked as Administrator and "DPA", Designated Person Ashore. On 5th September 2001, at about 07:40 hrs, whilst the motor vessel "Giovanni di Maio" was sailing from Norfolk (USA) bound for Vitoria (Brazil), laden with a cargo of coal stowed in the 9 ship's holds, an explosion occurred in the Hold No. 8, causing damages to the hatch and hatch closing pontoons.

Four crewmembers were wounded by the explosion; as a consequence of the injuries suffered, one of the crewmembers died at 02:00 hrs on 6th September 2001.



stive della nave, si verificava un'esplosione nella stiva N. 8, danneggiando la boccaporta e i pannelli di chiusura.

Pochi minuti dopo l'evento arrivava in ufficio una comunicazione con la quale il Comandante riportava l'esplosione, riferiva del ferimento di quattro membri dell'equipaggio e chiedeva l'intervento di elicottero per evacuare i feriti. Veniva immediatamente convocato l'ERT (emergency response team) per coordinare con il Comando nave

gio erano prelevati dall'elicottero proveniente dalla Martinica per il ricovero in ospedale.

La nave, pertanto, si dirigeva verso Bridgetown, ove arrivava il successivo 7 settembre, per sbarcare la salma del marinaio deceduto.

Terminate tutte le formalità la nave riprendeva il suo viaggio verso Praia Mole Vitoria.

Lo scrivente, con un superintendent della Società Armatrice e con i periti

nominati dagli Assicuratori e dal P&I, si portava a bordo della *Giovanni di Maio* all'arrivo della stessa a Vitoria.

Si verificavano i danni e si eseguivano tutti i necessari rilievi per determinare la causa dell'esplosione.

Nell'esplosione i due pannelli di chiusura della boccaporta N. 8, di tipo box, side rolling e di circa 25 tonn. cadauno, a causa dell'onda d'urto erano stati sollevati in aria per molti metri, da quanto riferito dai presenti, e nella successiva caduta uno era precipitato nella stiva, mentre il secondo era precipitato

sulla mastra e si era fermato sul ponte di coperta (foto a sinistra).

La mastra della boccaporta era fortemente danneggiata, così come i due pannelli di copertura per i quali si rese necessario la loro completa sostituzione. Non facili furono le operazioni di sbarco dei portelloni danneggiati e la discarica del carico dalla stiva coinvolta, per la mancanza di idonee strutture e cantieri sul posto.

Furono elaborate varie possibili solu-



zioni ma alla fine fu deciso di trasferire la nave a Rio de Janeiro per lo sbarco dei due portelloni, farla rientrare a Praia Mole per la discarica dalla stiva N. 8 ed infine ritrasferirla al Cantiere Sermetal di Rio per le riparazioni.

Infatti, i ricevitori non acconsentirono a scaricare il carico ex stiva N. 8 in alcun porto diverso da Praia Mole; rifiutarono di far scaricare il rimanente carico al terminal di Sepetiba che distava solo sei ore di navigazione da Rio de Janeiro.

Il Cantiere scelto per le riparazioni diede il proprio veto, considerato l'evento occorso, alle riparazioni con il carico a bordo.

Lo spostamento del carico in altra stiva risultava impossibile perché sul posto, Rio de Janeiro, non era reperibile un pontone con gru idonea allo sbarco della merce; infatti, considerato il pescaggio alla banchina del cantiere, la nave si presentava alta e non era disponibile un pontone con uno sbraccio gru tale da poter operare libera dalla mastra della boccaporta.

Lo sbarco su barge ed il trasporto via mare del carico da Rio a Praia Mole non fu possibile per lo stesso motivo illustrato in precedenza.

L'aspetto più importante della vicenda fu, comunque, la ricerca della causa dell'incidente.

A seguito delle indagini eseguite a bordo, dalle dichiarazioni rese dai membri dell'equipaggio e dai danni accertati non fu possibile determinare con sicurezza la causa dell'incidente, ma si avanzarono varie ipotesi:

- membri dell'equipaggio che fumano in prossimità della stiva N. 8;
- utilizzo di attrezzature che liberano scintille (spazzole elettriche, picchette elettriche);
- uso della fiamma ossiacetilenica per taglio;
- uso di saldatrici;
- scintille generate da contatto ferro contro ferro (apertura delle condotte di ventilazione delle stive, movimento delle coperture delle boccaporte).

Sul ponte di coperta ed in svariati punti della nave vi erano avvisi ben visibili "NO SMOKING", ma è verosimile che qualche membro dell'equipaggio abbia potuto accendere sigarette in corrispondenza delle condotte di ventilazione della stiva N. 8.

Qualche membro dell'equipaggio poteva essere intento a lavorare sulla boccaporta N. 7 con spazzole metalliche elettriche, come fu riferito; il contatto spazzola - struttura delle boccaporte potrebbe aver generato un fascio di scintille che avrebbe innescato l'esplosione.

Si deve far notare, però, che il fascio di scintille generato non si estende oltre 30-40 cm, mentre la distanza tra le mastre delle stive N. 7 e N. 8 era di

oltre sei metri; perciò era improbabile che l'utilizzo di spazzole metalliche elettriche potesse generare l'incidente.

L'uso della fiamma ossiacetilenica o la saldatrice poteva essere la causa più evidente; gli accertamenti eseguiti a bordo da tutti i periti interessati accertarono, però, l'inesistenza di tagli di lamiera o saldature recenti.

Infine, la formazione di scintille per contatto ferro contro ferro, benché possibile fu ritenuta remota, sia perché al momento dell'incidente non sembra vi fossero condimeteo tali da indurre forti movimenti di beccheggio e rollio sia perché l'incidente non avvenne mentre si aprivano le condotte di ventilazione. Per quanto sopra illustrato l'incidente fu verosimilmente causato - secondo lo scrivente - dall'incauta accensione da

parte di membro/membri dell'equipaggio di sigarette, in prossimità della boccaporta No. 8 in un'area satura di gas.

Conclusione

Avendo lo scrivente vissuto l'incidente sia sotto l'aspetto tecnico sia sotto l'aspetto umano, conoscendo personalmente sia il ragazzo (venti anni) deceduto sia l'altro membro dell'equipaggio ferito con invalidità permanente (perdita dell'udito), ritiene che la scritta "SAFETY FIRST" - che a caratteri cubitali viene regolarmente segnalata su varie parti delle navi - deve essere la principale motivazione della difficile vita a bordo, anche a discapito di altri importanti fattori (economici, commerciali) che regolano il mondo marittimo. □