



DITEN – 28-29.05.13

CASI CAMPIONE - YA MAWLAYA

20.12.94: collisione con M/T NEW WORLD

27.02.95: danni da urto contro M/N BALTIC

28.02.95 : ulteriori danni da urto contro M/N BALTIC

11-13.03.95: danni da cattivi tempi

16.03.95: danni causati da azioni intraprese dai salvatori

Premessa

Nell'ambito degli incontri che sono stati effettuati presso l'Università di Genova con gli studenti di Ingegneria navale del 4° e 5° anno, sono stati presentati agli studenti due casi campione, ritenuti tra i più significativi nell'ambito delle avarie corpi e macchine.

Le trattazioni si ponevano come scopo primario quello di descrivere il lavoro normalmente svolto dal professionista incaricato dagli assicuratori corpo e macchina di una nave allorquando richiesto di valutare le circostanze, i danni, la causale e le riparazioni dei danni relativi ad un certo sinistro navale e, nello stesso tempo, di evidenziare gli aspetti più tecnici e liquidatori delle avarie occorse, cercando di mettere in evidenza lo stretto legame esistente tra la preparazione universitaria e gli aspetti più pratici del lavoro del perito di avarie marittime.

Primo caso campione

"YA MAWLAYA", bulk carrier da 50.000 t che il 12 Dicembre 1994 collise contro la M/T NEW WORLD provocando la morte di 8 marittimi imbarcati su quest'ultima.

Il caso fu talmente complesso ed articolato che richiese l'intervento di moltissimi legali. Talmente tanti che ad un certo punto in tutta Londra non rimase neanche uno studio legale disponibile ad eventualmente trattare il caso poiché tutti quanti erano già coinvolti per interessi diversi nella vicenda.

Si trattò, infatti, di una avaria generale che comportò complesse operazioni di salvataggio della nave e del carico durante le quali, peraltro, a causa di allagamenti progressivi attraverso la prua squartata dalla collisione, collassarono anche due paratie di compartimentazione.

Durante la presentazione sono state messe in particolare evidenza le risultanze di alcuni calcoli strutturali, certamente alla portata degli studenti, grazie alle quali fu possibile risalire alle cause dei cedimenti, ed a certe mancanze strutturali tipiche delle navi bulk carrier

Per completezza l'ultima parte della presentazione richiama anche alcuni aspetti correlati ai risarcimenti riconosciuti alle varie parti in causa (armatori, salvatori, famiglie dei marittimi scomparsi, etc.) dai vari assicuratori coinvolti (H&M Underwriters, P&I, cargo Underwriters), ivi incluse le somme reclamate e quelle effettivamente liquidate.



YA MAWLAYA

riepilogo delle principali attività espletate

- 19.04.95: ricevuto incarico da assicuratori corpo e macchina di recarci a Malta per valutare natura, causa, estensione e riparazione dei danni
- 2-3 Maggio 1995: effettuato un primo accertamento a bordo della nave galleggiante presso cantiere Malta Dry-Docks
- 5 Maggio 1995: relazionati preliminarmente gli assicuratori corpo e macchina comunicando, in particolare, il presumibile costo delle riparazioni
- Giugno - Ottobre 1995: effettuati ulteriori accertamenti a nave galleggiante e in bacino presso Malta Dry-Docks e seguito l'effettuazione delle riparazioni relazionando di volta in volta i mandanti
- 19.04.96: preparata perizia conclusiva con analisi del reclamo armatoriale



YA MAWLAYA

Caratteristiche tecniche

Situazione di classe

- gearless bulk carrier con 7 stive e 9 boccaporte costruita nel 1975 dal cantiere tedesco Flensburger Werf, propulsa con un motore medium speed MAN 14 V 52/55 da 12.600 BHP accoppiato tramite riduttore a elica a pale orientabili
- Armata dal 1994 da Kara Mara Shipping Co. di Limassol, gestita tecnicamente da SNP Shipping Services di Bombay e commercialmente dalla Holbud Ship Management di Londra
- Dimensioni principali (LbpxBxDxT): 205 x 28 x 17.30 x 12.55 m
- GRT 28766 t
- DWT 50.550 t
- LSW 10119 t
- Classificazione: BV – servizio illimitato
- Situazione di Classe/certificati: in ordine ed attestata da certificato di classe mantenuta



YA MAWLAYA

Narrativa - Diario

20.12.94: collisione con M/T NEW WORLD

- **Verso mezzanotte mentre viaggiava da New Orleans ad Ancona caricata con circa 41500 t di semi di soia, arrivata a circa 300 miglia da Gibilterra YA MAWLAYA collise con NEW WORLD, una tanker da 135.000 t in navigazione verso Dunkerque con un pieno carico di crudo proveniente dal Gabon**
- **Con la sua prua YA MAWLAYA squarciò 2 cisterne laterali del carico della NEW WORLD e parte della zona alloggi**
- **A seguito dell'urto si generò un incendio a bordo del NEW WORLD. Purtroppo 8 persone del suo equipaggio persero la vita**
- **Dopo l'incidente entrambe le navi continuarono il viaggio cercando opportuno porto di rifugio.**
- **NEW WORLD trasferì il carico tramite allibo in mare aperto su un'altra nave e si diresse poi a Lisbona dove effettuò riparazioni permanenti**
- **YA MAWLAYA rimase invece per parecchio tempo al largo delle coste spagnole in attesa che si organizzassero le operazioni di allibo del carico**



YA MAWLAYA

Narrativa - Diario

27.02.95: danni da urto contro M/N BALTIC

28.02.95 : ulteriori danni da urto contro M/N BALTIC

- **Dopo alcuni giorni intervenne dunque la M/N BALTIC, appositamente noleggiata per allibare il carico.**
- **Tuttavia, nonostante vari tentativi, le avverse condizioni meteomarine non consentirono l'effettuazione dell'operazione.**
- **Peraltro, durante i tentativi, entrambe le navi subirono marginali danni da urto alle fiancate**



YA MAWLAYA

Narrativa - Diario

11-13 Marzo 1995: danni da cattivi tempi

- ***Mentre la nave si trovava in rada a Tarragona, a causa di condizioni meteo particolarmente avverse, entrò acqua in stiva 1 attraverso la prua e la paratia di collisione che erano danneggiate,***
- ***Ad un certo punto la paratia trasversale di compartimentazione tra stiva 1 e 2 cedette e l'allagamento progredì in stiva 2.***
- ***Successivamente cedette anche la paratia tra stiva 2 e 3 e l'allagamento si estese conseguentemente fino alla paratia tra stiva 3 e 4 (che fortunatamente era progettata anche per contenere zavorra)***



YA MAWLAYA

Narrativa - Diario

16.03.95: danni causati da azioni intraprese dai salvatori

- **Il 15 Marzo intervenne a bordo un team della Wjismuller, società olandese specializzata in salvataggi, con la quale il Comandante firmò un LOF (Lloyd's Open Form - "no cure no pay")**
- **Utilizzando nave BALTIC, in due riprese i salvatori riuscirono ad allibare il carico portandolo in parte a Rotterdam e in parte a Ravenna. In tal modo venne recuperato il 70% circa del carico**
- **Il carico danneggiato venne invece trasbordato dal BALTIC su un'altra nave al largo di Ibiza**
- **Durante le operazioni i salvatori incontrarono diverse difficoltà e, tra le varie altre cose, per motivi di accesso furono costretti a demolire la boccaporta della stiva 1, troppo pesante per essere sollevata dalle gru del BALTIC**
- **Il 26 Aprile 1995, terminate le operazioni di trasbordo del carico, la nave venne presa da poppa e rimorchiata fino a Malta per essere riparata**
- **La nave arrivò finalmente a Malta il 30 Aprile 1995 ed il 2 Maggio 1995 venne ufficialmente riconsegnata dai salvatori agli armatori**



YA MAWLAYA

Le ispezioni - Danni

Le varie ispezioni a Malta, durante le quali si ebbe modo di incontrare gli ispettori dei managers e i periti rappresentanti le altre parti coinvolte (carico, New World, salvatori, etc) permisero di valutare la natura e l'estensione dei vari danni

Le foto che seguono permettono di rendersi immediatamente conto della situazione



YA MAWLAYA

Le ispezioni - Danni



Danni alla prora – circa 630 t da rinnovare



YA MAWLAYA

Le ispezioni - Danni



Danni alla paratia tra stiva 1 e 2 – circa 80 t da rinnovare



YA MAWLAYA

Le ispezioni - Danni



Danni alla paratia tra stiva 2 e 3 – circa 80 t da rinnovare



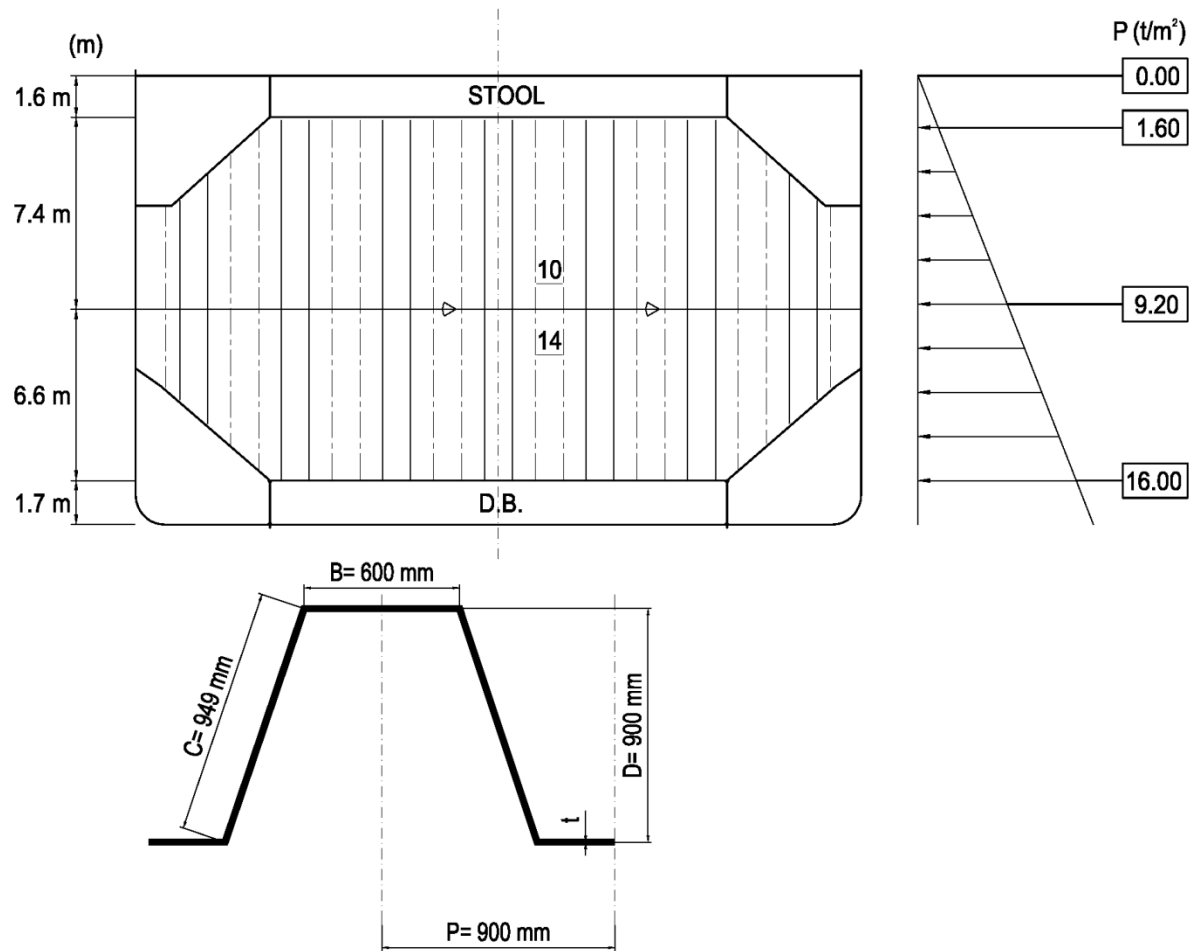
YA MAWLAYA

Causali

- ***Gli elementi raccolti durante le indagini e le ispezioni a bordo furono tali da consentirci di condividere le "allegations" dell'armatore***
- ***La causa del cedimento delle paratie trasversali di compartimentazione fu, tuttavia, oggetto di varie discussioni e merita alcuni approfondimenti***

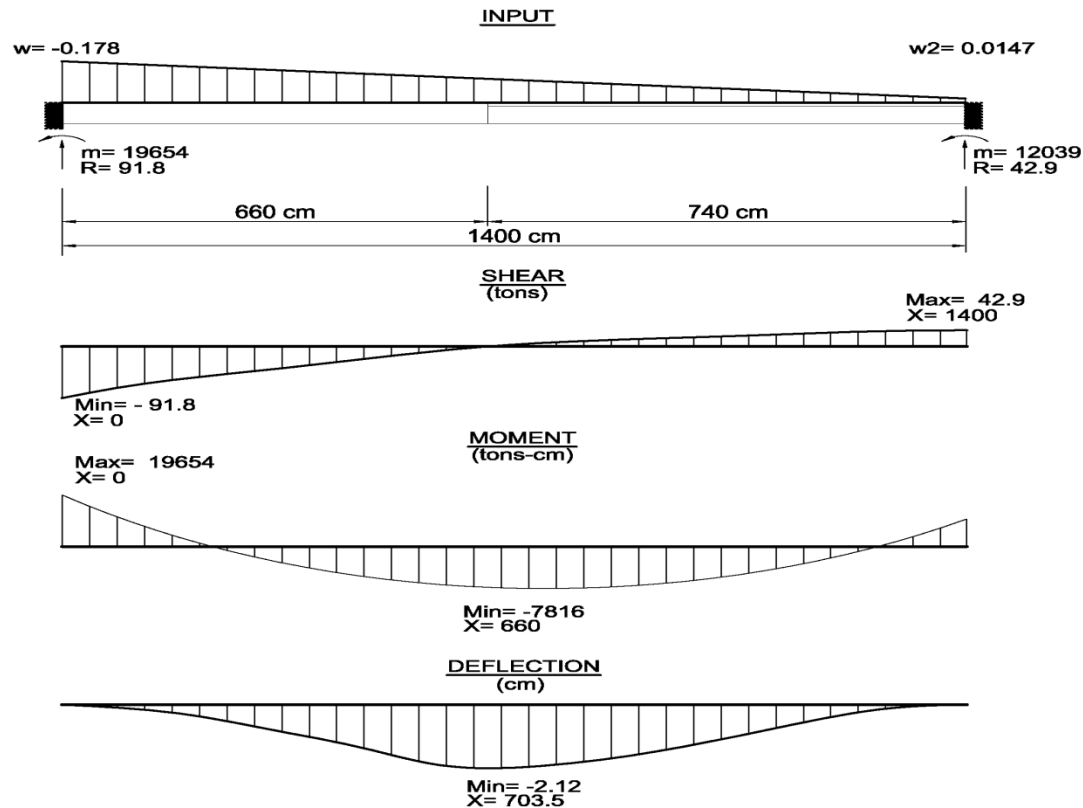


YA MAWLAYA Causali





YA MAWLAYA Causali





YA MAWLAYA

Causali

Utilizzando le formule del RINA si ottiene:

t_{eff}	t_{min}	t_{min}	W	$Z_{\text{comp.}}$	$Z_{\text{cist.}}$
(mm)	(comp)	(cist)	(cm ³)	(cm ³)	(cm ³)
10	10.80	13.67	4123	6978	14296
14.5	14.24	17.15	5978		



YA MAWLAYA

Causali

Sollecitazioni dovute a momento flettente

	top	10/14.4	Bottom
M (t x cm)	12039	7816	19654
M/W (t/cm ²)	2.92	1.90	3.29
M/Z _{comp} (t/cm ²)	1.72	1.12	2.81
M/Z _{cist} (t/cm ²)	0.84	0.55	1.37

t (mm)	Soll. crit. a comp. (buckling)
9	1.55
10	1.71
14.5	2.07



YA MAWLAYA

Le riparazioni

20.12.94: collisione con M/T NEW WORLD

- **Rinnovate le strutture di prora e relativi macchinari, attrezzature, dotazioni, etc**
- **Lavata e pitturata la nave in corrispondenza delle zone annerite dal fumo dell'incendio e sostituite o riparate alcune dotazioni bruciate**

27.02.95: danni da urto contro M/N BALTIC &

28.02.95 : ulteriori danni da urto contro M/N BALTIC

- **Rinnovate le strutture danneggiate come necessario**



YA MAWLAYA

Le riparazioni

11-13.03.95: danni da cattivi tempi

- ***Rinnovate le paratie trasversali con paratie identiche a quelle danneggiate***
- ***Rinnovati o riparati come necessario i macchinari elettrici dei locali sotto castello sommersi dall'acqua***

16.03.95: danni causati da azioni intraprese dai salvatori

- ***Riparata la parte poppiera della boccaporta no. 1 e altri macchinari, attrezzature e strutture danneggiate dai salvatori***



YA MAWLAYA

Le riparazioni - tempi

Le riparazioni durarono dall'1 Maggio al 26 Ottobre 1995.

In questo periodo la nave fu immessa in bacino per due volte (ispezioni + riparazioni) per un totale di $4 + 124 = 128$ giorni

IL lavoro "guida" fu la riparazione dei danni da collisione seguito dalle riparazioni dei danni da cattivi tempi.

Durante le riparazioni vennero effettuati anche lavori di esclusivo interesse armatoriale, non strettamente necessari per la navigabilità che, tuttavia, qualora effettuati disgiuntamente, avrebbero richiesto una permanenza in cantiere di circa 20 giorni, di cui 5 in bacino (per le usuali operazioni di carenaggio)



YA MAWLAYA

Costi delle riparazioni - Reclamo

La società armatrice presentò comprovanti di spesa per un totale di circa 6.3 M\$ di cui

- **circa 4.6 M\$ per i danni da collisione,**
- **circa 1.5 M\$ per i danni da cattivi tempi e**
- **circa 0.2 M\$ per i rimanenti danni**

La maggior parte dei danni (circa il 78%) venne direttamente ammessa al conto avaria, ed il 2% circa venne escluso.

La parte rimanente (20 %) venne lasciata al giudizio del liquidatore che comunque, per quanto a noi noto, ne riconobbe poi la maggior parte

I suddetti importi risultarono allineati con le stime preliminari effettuate prima di procedere con le riparazioni permanenti.

Pertanto le stime preliminari risultavano praticamente coincidenti con il valore assicurato della nave.

Quanto sopra fa dunque pensare che la società armatrice abbia evidentemente ritenuto che il valore assicurato della nave fosse inferiore al valore di mercato della stessa o che fosse comunque necessario riparare in relazione a particolari proprie necessità commerciali.

Fu, comunque, una scelta sbagliata, anche perché a seguito di questo avvenimento la società armatrice fallì



YA MAWLAYA

Altri costi

Le spese di salvataggio ammontarono a circa 5 M\$ e furono sostenute al 13% circa dagli assicuratori nave e la parte rimanente dagli assicuratori del carico

***La responsabilità della collisione ricadde su YA MAWLAYA
Gli armatori di NEW WORLD reclamarono danni per 37.5 M\$.
L'importo venne poi concordato in transazione a 20 M\$ e venne pagato come segue:***

- 13 M\$ dal P&I della nave***
- 4.5 M\$ dagli assicuratori corpo e macchina***
- 2.5 M\$ direttamente dagli armatori***

Il P&I della nave pagò anche 5M\$ per risarcire le famiglie dei marittimi del NEW WORLD scomparsi e gli assicuratori corpo pagarono 1 M\$ circa di danni al carico del NEW WORLD

Gli assicuratori corpo della YA MAWLAYA pagarono spese legali per un totale di 1.4 M\$ e spese per i liquidatori di avaria superiori a 0.5 M\$



YA MAWLAYA

considerazioni finali

Il caso fu talmente complesso ed articolato che ad un certo punto richiese l'intervento di moltissimi legali. In tutta Londra non c'era più rimasto uno studio legale disponibile ad eventualmente seguire il caso poiché tutti quanti erano già coinvolti in un modo o nell'altro e nessuno avrebbe potuto accettare ulteriori incarichi per non incorrere in conflitti di interesse.

