

LA STORIA

La petroliera Amoco Mildford Haven (in seguito ribattezzata Haven), da 232.166 tonnellate di portata lorda e lunghezza fuori tutto di 344 m, fu costruita presso i cantieri Asterillos Espanoles di Cadiz (Spagna) e consegnata nel 1973 alla Amoco Transport Company di Chicago, quarta di una serie di quattro navi gemelle (la "Amoco Cadiz" che affondò il 16 Marzo 1978 davanti alle coste bretoni versando in mare circa 230 mila tonnellate di greggio, la "Maria Alejandra", esplosa l'11 marzo del 1980 davanti alle coste della Mauritania, la "Mycene", esplosa il 3 aprile del 1980 davanti alle coste del Senegal).

La petroliera, del tipo VLCC (Very Large Crude Carrier, ossia nave cisterna di grandissime dimensioni adibita al trasporto di greggio) era stata costruita sotto la sorveglianza dell'istituto di classifica American Bureau of Shipping ed immatricolata con la classe di detto istituto sotto bandiera liberiana.

La nave era munita di tre cisterne centrali e dieci cisterne laterali per il carico (cisterne 1C, 3C e 4C centrali; cisterne 1P, 2P, 3P, 4P e 5P di sinistra; cisterne 1S, 2S, 3S, 4S e 5S di dritta). Tra le cisterne del carico centrali era inserita la cisterna 2C per la zavorra.

La nave rimase di proprietà della Amoco Transport Company fino al 1985. All'inizio del 1982 la Amoco Mildford Haven venne messa in disarmo a Jacksonville per rientrare in esercizio alla fine del 1983. Nei primi mesi del 1984 l'unità fu nuovamente messa in disarmo a Singapore.

Nel 1985 la nave fu venduta alla Haven Maritime Corporation di Monrovia e immatricolata sotto bandiera cipriota con il nuovo nome di Haven. Nel 1990 la proprietà passò alla Venha Maritime Company, ancora di Monrovia, mantenendo la bandiera cipriota ed il nome Haven.

Sotto la nuova proprietà la nave fu riarmata ed impiegata sulla rotta Golfo Persico – Indonesia sotto la gestione della Troodos Shipping del Pireo, del gruppo Troodos Maritime International SA di Montecarlo (Monaco).

Nel 1986 l'unità fu vittima di un incaglio sulle coste indonesiane, senza gravi conseguenze.

Il 31 marzo 1988 la Haven, partita da Ras Tanura (Arabia Saudita) con un carico di greggio e diretta a Teluk Semangka (Indonesia), fu colpita al largo di Dubai (Emirati Arabi Uniti) da un missile Exocet sparato da una motovedetta iraniana, riportando gravissimi danni.

A seguito dell'attacco si sviluppò un vasto incendio a poppa, la nave andò alla deriva con il motore di propulsione e gli altri macchinari in moto e si incagliò a Mina Saqr.

Salvato l'equipaggio rifugiatosi a prua, la nave fu disincagliata, scaricata, sottoposta ad alcuni accertamenti nel Golfo Persico e quindi rimorchiata a Singapore per l'esecuzione dei lavori di riparazione.

I danni subiti interessarono il fasciame dei fianchi e del fondo, soprattutto in corrispondenza delle cisterne di poppa, il ponte di coperta, la sovrastruttura poppiera, il motore di propulsione e diversi macchinari ausiliari, anche per effetto dell'incendio avvenuto con motore in moto e dell'acqua utilizzata per lo spegnimento.

Giunta a Singapore, dopo aver subito nel viaggio di trasferimento un attacco da parte di una imbarcazione di pasdaran, guerriglieri integralisti iraniani, la Haven fu sottoposta ai lavori di riparazione presso i cantieri Keppel che si protrassero dal luglio 1988 al dicembre 1990 ad un costo di 5 milioni di dollari contro gli 80 preventivati.

Dopo il completamento dei lavori e l'esecuzione delle prove, la nave partì diretta a Kharg Island, nel Golfo Persico, per un nuovo carico.

Ripartita a pieno carico il 10 gennaio 1991, fece rotta verso l'Europa, via Capo di Buona Speranza. Dopo aver effettuato una sosta a Las Palmas ed una sosta più lunga, in attesa di ordini, a Cadice, la nave giunse a Genova l'8 marzo ancorandosi in rada sino al 7 aprile. Dal 7 al 9 aprile la Haven si ormeggiò alla piattaforma a mare del Porto Petroli per una scarica parziale di greggio, per tornare quindi in rada.

La mattina del 11 aprile la prima esplosione. Nelle sue cisterne al momento dell'incidente c'erano 144.244 tonnellate di petrolio greggio Heavy Iranian Oil (quanto basterebbe per produrre 40 milioni di litri di benzina, sufficienti a coprire in auto per 100 volte la distanza tra Terra e Luna) e 1.223 tonnellate di combustibile per la propulsione della nave (fuel oil e diesel).

(Relazione Finale del Collegio dei Periti, 1995; Relazione Tecnica del Collegio dei Periti, 2000).

VLCC HAVEN: caratteristiche principali		
Nome:	HAVEN (ex. AMOCO MILDFORD HAVEN)	
Bandiera:	Cipro	
Porto di iscrizione:	Limassol	
Matricola:	707632	
Cantiere di costruzione:	Asterillos Espanoles – Cadiz (Spagna)	
Anno entrata in esercizio:	1973	
Registro di classificazione:	American Bureau of Shipping	
Classe:	A1 Oil Carrier	
Tipo:	VLCC (Very Large Crude Carrier)	
Dimensioni principali:	Lunghezza fuori tutto:	344 m
	Larghezza massima:	51 m
	Altezza di costruzione:	26 m
	Immersione estiva a pieno carico:	20 m
Dislocamento a pieno carico:	267.500 t	
Portata lorda:	232.166 t	
Capacità cisterne del carico	283.626 m ³	
Apparato propulsore		
N.ro 1 motore diesel a 2 tempi		
Costruttore:	Burmeister & Wain	
Tipo:	8K98FF	
Numero cilindri:	8	
Diametro cilindri:	980 mm	
Corsa:	2000 mm	
Potenza max continua:	30.400 BHP (22.353 kW) a 103 giri/min	