

**Novità in arrivo per le inchieste sui sinistri marittimi**



**Rubrica a cura dello Studio Legale Siccardi Bregante & C. - [www.siccardibregante.it](http://www.siccardibregante.it) - [studio@siccardibregante.it](mailto:studio@siccardibregante.it)**

Il 1° giugno 2023 la Commissione ha presentato al Parlamento e al Consiglio dell'Unione Europea quattro proposte normative (complessivamente indicate come “Maritime Safety Pacakage”) che si ponevano l’obiettivo di modernizzare le norme UE in materia di sicurezza marittima. L’intervento era da tempo ritenuto necessario, nella consapevolezza che il trasporto marittimo, che veicola il 75% del commercio estero dell’Unione, ha subito, negli ultimi decenni, imponenti evoluzioni.

Dette proposte sono “divenute realtà” il 18 novembre 2024, data in cui il Consiglio ha adottato quattro nuove Direttive, che vanno a integrare e modificare i rispettivi precedenti normativi.

Di particolare interesse, tra queste, è la Direttiva UE 2024/3017, che mira a introdurre importanti novità in materia di **inchieste sugli incidenti nel settore marittimo**.

Con essa è stato abrogato il Regolamento UE n. 1286/2011 (recante una “metodologia comune d’indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi”) ed è stata modificata la Direttiva 2009/18/CE (“la precedente direttiva”). Il presente contributo si propone di analizzare le principali novità introdotte da tale atto normativo, oltre a richiamare la legislazione italiana sul tema.

È fondamentale precisare, innanzitutto, che nell’ordinamento italiano il ruolo di “Autorità di inchiesta per la sicurezza marittima” è svolto dalla **Commissione centrale d’indagine sui sinistri marittimi** di cui all’art. 466 bis del regolamento per la navigazione marittima (questo è quanto stabilito dal d.lgs. 165 del 2011, con il quale è stata data attuazione alla direttiva 2009/18/CE). Tale Commissione, istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) ha il compito di monitorare i sinistri, al fine di proporre interventi di modifica delle regole tecniche o normative che risultino necessari o opportuni per il costante miglioramento delle condizioni della sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell’ambiente marino.

Senza pretese di completezza, è opportuno dare brevemente conto del funzionamento delle inchieste svolte a seguito di sinistri marittimi, per come disciplinate dalla legislazione italiana. A norma dell'art. 578 cod. nav., qualora giunga notizia di un sinistro, l'autorità marittima competente procede a sommarie indagini sulle cause e sulle circostanze del sinistro stesso, nonché a prendere i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti. A seguito dell'inchiesta sommaria, nei casi e con le modalità previste dall'art. 579 cod. nav., può essere disposta un'inchiesta formale: nell'ambito di questa, la commissione inquirente procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità del sinistro, eseguendo sopralluoghi, raccogliendo deposizioni e adottando in genere ogni opportuno mezzo di ricerca. Le parti interessate (compresi il proprietario della nave, l'armatore, i membri dell'equipaggio, gli assicuratori e coloro che hanno subito lesioni personali o altri danni in conseguenza dell'incidente) hanno diritto di assistere alle investigazioni e farsi rappresentare da un legale o da un consulente tecnico. Delle operazioni compiute e delle conclusioni raggiunte sarà poi redatta una relazione, che verrà depositata presso l'autorità che ha disposto l'inchiesta formale

Conclusa questa breve rassegna sulla legislazione italiana e tornando alla Direttiva, già nei "Considerando" dell'atto si legge che *"Dall'entrata in vigore della direttiva 2009/18/CE si sono verificati cambiamenti nel contesto normativo internazionale e sviluppi tecnologici. È opportuno tenere conto di tali cambiamenti e sviluppi nonché dell'esperienza acquisita nell'attuazione di tale direttiva"*. In virtù di ciò, è stata innanzitutto aggiornata e riveduta un'importante serie di definizioni e richiami alla legislazione dell'UE e ai regolamenti IMO pertinenti: a mero titolo di esempio, il "codice IMO per le inchieste sui sinistri" del 1997, menzionato all'art. 3.1 della precedente direttiva, è stato sostituito, con il nuovo provvedimento, dalla versione aggiornata del 2008; sono state adottate le "linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri" del 2013 (non ancora vigenti ai tempi della precedente direttiva); sono state altresì aggiornate o introdotte alcune definizioni fondamentali, come quelle di "lesione grave" e "Autorità di inchiesta per la sicurezza marittima" (che vanno ora intese nel senso fatto proprio dal nuovo codice IMO per le inchieste sui sinistri), o di "lesione mortale" (introdotta con la nuova direttiva).

Questione di primaria importanza affrontata nella Direttiva 2024/3017 è la tutela della vita e della salute dei pescatori europei: uno dei maggiori problemi riscontrati era l'esclusione, per espressa previsione dell'art. 2, par. 2 lett. d), delle **"navi da pesca di lunghezza inferiore a 15 metri"** dall'applicazione della normativa, con la conseguenza che le inchieste di sicurezza coinvolgenti tali unità non erano condotte in modo né sistematico, né armonizzato. Nella consapevolezza che tali navi da pesca sono maggiormente soggette a capovolgimento rispetto ad altre, e che la caduta in mare dei membri dell'equipaggio è quindi relativamente frequente, la lett. d) dell'art. 2, par. 2 è stata soppressa e, parallelamente, sono state introdotte specifiche disposizioni relative ai pescherecci in questione. Ad esempio, in caso di "sinistro marittimo molto grave" (ovvero un incidente che comporti la perdita totale della nave, una morte o un grave danno ambientale) che coinvolga un peschereccio di lunghezza inferiore ai 15 metri, l'Autorità di inchiesta per la sicurezza marittima effettua una prima valutazione, senza ritardo, e comunque entro i due mesi successivi al sinistro, per determinare se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza. Qualora l'Autorità decida di non condurre un'inchiesta di sicurezza, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate all'EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) ai sensi dell'articolo 17, par. 3, senza ritardo e comunque entro i due mesi successivi al sinistro.

Proprio l'Autorità di inchiesta ha visto un **rafforzamento** della propria **indipendenza** e del **sostegno operativo** ad essa offerto. Nel nuovo art. 4 par. 1, lett. a), si legge infatti che gli Stati

membri assicureranno che le inchieste siano svolte in modo indipendente da indagini penali o da inchieste parallele di altro tipo finalizzate a determinare la responsabilità o ad attribuire colpe e in modo tale che le autorità siano in grado di riferire in merito ai risultati delle inchieste senza direttive o interferenze da parte di persone, organizzazioni o parti che potrebbero essere interessate dall'esito di tali inchieste di sicurezza. Con l'aggiunta dell'art. 17 bis, inoltre, è stato previsto che la Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima e in cooperazione con gli Stati Membri, agevoli lo sviluppo delle capacità e la condivisione delle conoscenze in seno alle autorità di inchiesta, offrendo una formazione costante sui nuovi sviluppi giuridici e tecnologici e fornendo, su richiesta della singola di inchiesta, attrezzature o strumenti analitici specializzati.

La direttiva è entrata in vigore il 27 dicembre 2024, ma l'Italia avrà 30 mesi di tempo (fino al 27 giugno 2027) per recepirne le disposizioni nella legislazione nazionale. È ragionevole attendersi che le modifiche introdotte rafforzeranno la cooperazione tra le autorità europee e nazionali, oltre a migliorare notevolmente la capacità degli organismi investigativi di condurre e riferire sulle indagini sugli incidenti in modo tempestivo, esperto e indipendente.