



Roma, 8 gennaio 1963

MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE

DIREZIONE GENERALE DEL NAVIGLIO

*A tutte le Autorità Marittime dello Stato**Ai Consolati d'Italia aventi giurisdizione marittima*

DIVISIONE I — SEZIONE IV

Protocollo N. 214753

CIRCOLARE

TITOLO: Sinistri marittimi - Serie II, n. 1

OGGETTO: Segnalazione dei sinistri marittimi — Procedimento d'inchiesta in base alle disposizioni degli artt. 578 e seguenti Codice Navigazione e degli artt. 465 e seguenti del Regolamento per l'esecuzione del Codice stesso.

In considerazione delle mutate condizioni tecniche e legislative, questo Ministero è venuto nella determinazione di aggiornare le norme contenute nella circolare n. 2002/N del 5 febbraio 1936, Titolo: Sinistri Marittimi, Serie I, n. 43 relative alla segnalazione dei sinistri marittimi ed allo svolgimento dei procedimenti d'inchiesta sommaria e formale.

Pertanto, dalla data di ricezione della presente, le dette norme sono sostituite dalle seguenti:

1. — Ai fini delle inchieste amministrative che l'Amministrazione Marittima deve compiere, nell'impossibilità di dare una definizione precisa e completa, si potrà considerare, in linea di massima, «sinistro marittimo» ogni evento straordinario e dannoso occorso a bordo di qualsiasi natante, la cui entità sia tale da mettere in pericolo la efficienza del natante ai fini della navigazione o da influire sulla sicurezza della vita umana o sulla sorte del natante o del carico o sulla integrità delle opere portuali ovvero di altro natante.

Sinistro marittimo.

In particolare, nel concetto di nave, agli effetti della formale inchiesta, rientrano, come è ovvio, anche le navi da pesca o da diporto, nonché i galleggianti in genere di qualunque natura e tonnellaggio.

2. — Fatto comunque salvo per tutte le Autorità Marittime l'obbligo di soccorso previsto dall'art. 69 del Codice della Navigazione e quello di informazione stabilito dall'articolo 93 del Regolamento di esecuzione al Codice stesso, compete ai capi di Compartimento Marittimo ed ai Consoli di valutare gli avvenimenti di mare sulla base di tali principi e distinguere i sinistri marittimi veri e propri dagli incidenti di scarsa rilevanza, dei quali si elencano i casi più frequenti e per i quali sarà sufficiente raccogliere sommariamente gli elementi essenziali sull'accaduto, ai fini di un'eventuale riapertura delle indagini, e far pervenire al Ministero una succinta relazione ove siano menzionate le circostanze in cui l'evento si è verificato e le ragioni per le quali si è ritenuto di non considerare un tale evento come vero e proprio sinistro:

Incidente.

a) incidenti occorsi nelle manovre di ormeggio, disormeggio e rimorchio nei porti ed all'entrata e all'uscita dai porti, quando abbiano causato danni di trascurabile entità, tali che:

- 1) siano facilmente e prontamente riparabili;
- 2) non immobilizzino la nave;

3) non procurino danni alle persone o al carico;

4) non ledano interessi di terzi; ovvero quando siano state accertate e sistemate con immediatezza e chiarezza le questioni relative alle eventuali responsabilità;

5) non emergano sospetti di dolo o colpa.

b) incidenti che arrechino danni lievi e di scarsa importanza a pontoni, chiatte od altro tipo di galleggiante, addetti alle operazioni di allibo, ai lavori di costruzione dei porti, o destinati in genere a servizi interni dei porti, semprechè:

1) non procurino danni alle persone;

2) non ledano interessi di terzi; ovvero quando siano state accertate e sistemate con immediatezza e chiarezza le questioni relative alle eventuali responsabilità;

3) non emergano sospetti di dolo o colpa.

c) piccole vie d'acqua e principi di incendio su navi in porto che provochino soltanto lievissimi danni, nel caso in cui:

1) non concorrano danni alle persone ed al carico;

2) non interessino l'efficienza della nave ai fini della navigabilità;

3) non emergano sospetti di dolo o colpa.

d) incidenti a bordo di navi in demolizione, quando non provochino danni ad altre navi o ad impianti portuali.

I Capi di Compartimento e i Consoli, fatta la valutazione di cui al primo comma del presente paragrafo, daranno le opportune istruzioni agli Uffici dipendenti ai fini dell'applicazione dell'art. 578 C.N. e 465 del relativo Regolamento, informandone il Ministero nella anzidetta relazione prevista dal comma citato.

Segnalazione al Ministero della Marina Mercantile

3. — Di qualunque naufragio o sinistro interessante una nave od un galleggiante nazionale, compresi i natanti da diporto e le unità militari, devesi — a cura dell'Autorità Marittima o Consolare, avente giurisdizione sul luogo ove esso è avvenuto, oppure sul luogo di primo approdo dei naufraghi o della nave sinistrata — dare notizia telegrafica con la qualifica S.V.H. direttamente a questo Ministero (indirizzo telegrafico: Marimercant - Roma), indicando con tutta la possibile chiarezza ed esattezza:

a) la località, il giorno e l'ora dell'avvenimento (in lettere); nonchè lo stato del tempo;

b) il tipo, il nome, il porto ed il numero di iscrizione della nave o del galleggiante, il tonnellaggio lordo; per le navi minori, indicare se adibita al traffico, alla pesca o al diporto;

c) numero dei componenti l'equipaggio e dei passeggeri;

d) natura del sinistro (in caso di collisione precisare se esistono o meno apparecchi radar a bordo delle navi);

e) se vi furono o meno danni alle persone imbarcate, e, nella prima ipotesi, i cognomi ed i nomi di queste, nonchè l'eventuale titolo, grado o qualifica di bordo;

f) se vi furono o meno danni al materiale ed al carico e, nel caso affermativo, accennarli;

g) le altre notizie complementari che fossero ritenute utili, quali, provenienza, destinazione, natura e quantità del carico, ecc., nonchè il riferimento alle eventuali precedenti comunicazioni che fossero state fatte a termini delle norme vigenti per l'assistenza ed il salvataggio delle navi e degli aeromobili sinistrati.

(Le segnalazioni di cui alla presente circolare devono ritenersi indipendenti e di diversa natura di quelle previste dalla circolare interministeriale n. 1 del 1° gennaio 1935, distribuita con la Circolare di questo Ministero in data 21 febbraio 1935, n. 3935 - Serie I - Titolo: Sinistri Marittimi e della circolare SMM 29 SMA I/P dell'ottobre 1959 dello Stato Maggiore della Marina e dello Stato Maggiore dell'Aeronautica);

h) di aver disposto l'approntamento di soccorsi e di assistenza ai naufraghi, fornendone un breve cenno nei casi in cui a ciò si sia dovuto provvedere;

i) la conferma che si sta provvedendo alle formalità di legge di cui all'articolo 578 Cod. Nav. e 465 Regolamento, usando la dicitura « inchiesta sommaria in corso »;

l) se è stato provveduto alle altre prescritte segnalazioni telegrafiche, completando il telegramma con la dicitura « autorità prescritte informate ».

Per le segnalazioni relative a sinistri di navi militari o in cui hanno avuto parte navi militari, attenersi alle disposizioni particolari vigenti.

4. — Le Autorità marittime periferiche (Capitanerie di porto, Uffici Marittimi: Circondariali, Locali e Delegazioni di Spiaggia) devono inoltre fare l'analoga comunicazione di cui alla prima parte del paragrafo precedente, con telegramma portante la qualifica S.V.H., alle seguenti altre Autorità:

a) *Ispettorato Generale delle Capitanerie di porto* (indirizzo telegrafico: Mari-spegecap - Roma);

b) *Direzione Marittima* dalla quale dipendono affinché questa abbia modo di impartire tempestivamente le istruzioni che crederà opportuno;

c) *Capitaneria di porto* o *Ufficio Marittimo* nelle cui matricole o registri sono iscritti la nave o il galleggiante sinistrato, per le comunicazioni all'armatore ed agli altri interessati;

d) *Capitaneria di porto* dalla quale dipendono, nel caso di comunicazione fatta da uffici minori;

e) *Autorità Militare Marittima*, competente per giurisdizione, se del caso, in base alle istruzioni eventualmente vigenti in merito;

f) nel caso di sinistri marittimi, nei quali abbiano avuto parte aeromobili, sarà data notizia generica anche al Ministero Difesa-Aeronautica Roma, accennando in particolare alle possibili informazioni interessanti l'aeromobile e la sorte delle persone su esso imbarcate;

g) se il naufragio od il sinistro possa interessare i naviganti, dovrà essere data altresì urgente notizia telegrafica all'Istituto Idrografico della Marina Militare ed in questo caso nei telegrammi multipli di cui sopra dovrà anche aggiungersi: « Maridrografico informato »;

h) i consoli si limiteranno a comunicare il sinistro al Ministero della Marina Mercantile ed all'Ufficio di iscrizione della nave.

Nel caso di sinistri di lieve entità avvenuti nell'interno dei porti, quando non sia necessario ai fini della sicurezza della vita umana, della nave o del carico, l'intervento di mezzi di soccorso e quando lo stato di pericolo che ha causato l'evento è già cessato e non vi siano ostacoli alla navigazione, a giudizio dell'autorità marittima del luogo, le segnalazioni potranno essere fatte con lettera urgente.

Nel caso in cui per tali sinistri si ritenesse fare la segnalazione telegrafica potrà essere omessa la caratteristica S.V.H.

Qualora occorresse chiarire le prime notizie eventualmente imprecise, ovvero completare quelle già date, ovvero infine riferire ulteriori particolari (ritrovamento di altri naufraghi o di navi abbandonate dall'equipaggio, disincaglio di navi arenate e simili) saranno fatte successive comunicazioni col mezzo più rapido, secondo l'importanza di dette nuove segnalazioni, al Ministero ed alle stesse autorità di cui al precedente paragrafo.

Segnalazioni di sinistri che coinvolgono navi militari.

Telegrammi da trasmettere all'Ispettorato Generale delle Capitanerie di porto alle Direzioni Marittime, Capitanerie di porto, Autorità militari marittime.

Segnalazioni al Ministero Difesa-Aeronautica.

Telegrammi da trasmettere all'Istituto Idrografico.

Segnalazioni che dovranno fare i Consoli.

Segnalazione di sinistri di scarsa importanza avvenuti nell'interno dei porti.

Comunicazioni e notizie complementari.

Notizie pervenute alle Autorità Marittime di sinistri avvenuti fuori della propria giurisdizione - Comunicazioni da farsi.

5. — Poichè non sempre può riuscire alle varie Autorità Marittime, specialmente alle minori, di avere pronta cognizione di avvenimenti in mare nella propria giurisdizione, specialmente se avvenuti al largo, sarà opportuno che ogni qualvolta una Capitaneria o Ufficio dipendente venga anche indirettamente a conoscenza per informazioni ricevute, ad esempio da navi in arrivo, o da pescatori, di un qualsiasi sinistro avvenuto anche in località lontane od abbia fondato motivo di dubitare che l'Ufficio competente ne abbia notizia, ne farà immediata segnalazione telegrafica a tale Ufficio, oltrechè a questo Ministero.

Segnalazioni da farsi nel caso di mancanza di notizie di navi in navigazione.

6. — Nel caso in cui manchino notizie di una nave in corso di navigazione e possa ragionevolmente supporre che il silenzio sia dovuto ad un sinistro, le Autorità marittime dei porti di iscrizione o di armamento della nave comunicheranno al Ministero (per telegrafo con caratteristica S.V.H. nei casi di urgenza) tutte le possibili informazioni circa la rotta e gli eventuali avvistamenti e notizie, riferendo anche sull'esito delle ricerche che già fossero state eseguite e da quale Autorità, affinchè il Ministero possa disporre tutte quelle altre ricerche che ritenesse del caso.

È opportuno che sia interpellato anche per le vie brevi il Comando periferico più importante (Legione, Compagnia e Tenenza), dei Carabinieri e della Guardia di Finanza ed eventualmente Questura e Prefettura che hanno giurisdizione su tutti i luoghi di presumibile approdo del natante, specie quando trattasi di unità minori e galleggianti, per evitare che la notizia dell'approdo già in loro possesso non sia portata a conoscenza dell'Autorità Marittima.

Segnalazioni di sinistri relativi a navi straniere.

7. — Nel caso di naufragi e di altri sinistri marittimi relativi a navi straniere l'autorità marittima che ne venisse a conoscenza dovrà darne notizia telegrafica urgente a questo Ministero ed alle Autorità di cui al paragrafo 4) lettera a), b), c), d), ed f), accennando ai provvedimenti di urgenza che fosse stato necessario prendere in attesa dell'intervento della competente autorità consolare, che deve essere informata, col mezzo più rapido.

Nel telegramma al Ministero ed alle Autorità di cui innanzi dovrà aggiungersi: « Autorità Consolare (indicare la città) informata ».

Segnalazioni di sinistri relativi ad aeromobili.

8. — Nel caso di sinistri interessanti aeromobili civili o militari dovrà essere data notizia telegrafica alle stesse Autorità di cui ai paragrafi 3) e 4). Per i sinistri riguardanti aeromobili stranieri sarà inoltre provveduto come al paragrafo 7)

Segnalazioni da farsi dalle Capitanerie ad Enti, Società e privati.

9. — La Capitaneria di porto che venga a conoscenza di un sinistro accaduto a nave mercantile o ad aeromobile civile nel proprio compartimento (qualunque sia la nazionalità della nave o aeromobile sinistrato o pericolante), dovrà telegrafare o telefonare tale notizia direttamente anche a quegli Enti, Società o privati per i quali la segnalazione sia stata autorizzata da questo Ministero e quelli riportati nelle Circolari SMM 34 e SMM 38 dello Stato Maggiore della Marina aventi per argomento rispettivamente « Informazioni al Lloyd's di Londra ed ai suoi agenti in Italia di sinistri marittimi ed aeromarittimi » e « Società Armatrici di navigazione interessate ad esercitare l'assistenza e il salvataggio lungo le coste metropolitane ».

Inoltre telegrammi urgenti tramite stazioni ferroviarie.

10. — Le Autorità Marittime periferiche, nelle ore di chiusura degli uffici telegrafici governativi, possono presentare per l'inoltro i loro dispacci relativi a naufragi o ad altri sinistri marittimi alle stazioni ferroviarie del luogo ove le Autorità stesse hanno sede, ovvero usufruire di eventuali mezzi di comunicazione diretta di cui fossero dotati altri Enti locali.

Per quanto riguarda le tasse di accettazione dei dispacci trasmessi tramite le stazioni ferroviarie valgono le stesse norme stabilite per gli uffici telegrafici governativi.

11. — Le Autorità marittime potranno utilizzare per le comunicazioni alle unità in mare anche le stazioni r.t.f. costiere.

12. — Si ricorda infine che i telegrammi con caratteristiche S.V.H. trasmessi in occasione di sinistri marittimi debbono essere accettati dagli uffici telegrafici governativi a credito, in relazione a quanto previsto dal paragrafo 3° dell'art. 47 delle « Istruzioni sul servizio dei telegrammi e marconigrammi del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni ».

INCHIESTA SOMMARIA

13. — L'inchiesta sommaria da eseguirsi dalle Autorità marittime o consolari a termini dell'art. 578 Cod. Nav. e 465 del Regolamento, dovrà consistere:

a) nella compilazione del *questionario*, con le modalità di cui al successivo paragrafo 14) e secondo il modello di cui all'allegato;

b) nel redigere l'*elenco dei componenti l'equipaggio* delle navi sinistrate, indicandovi le generalità, il compartimento e l'ufficio di iscrizione, la matricola, il grado, titolo o qualifica, il luogo di domicilio e l'indirizzo della abitazione o del recapito;

c) nell'*interrogatorio*, con *deposizione scritta*, del Comandante e degli Ufficiali, del personale di guardia o di servizio al momento del sinistro e di tutte le altre persone comunque imbarcate (equipaggio e passeggeri) che si ritenesse utile interrogare ai fini degli accertamenti. Dovranno pure assumersi le deposizioni delle persone estranee alla nave presenti al sinistro, come anche le deposizioni del comandante e dell'equipaggio della nave che abbia accolto a bordo le persone già imbarcate sulla nave sinistrata, limitando l'interrogatorio alle persone che interessino effettivamente ai fini dell'inchiesta;

d) nella compilazione del *Rapporto Riassuntivo* che, ove possibile, dovrà esprimere il parere sulle circostanze e sulle cause del sinistro.

Nel caso di collisione nelle acque territoriali fra navi italiane e navi straniere ed in genere in caso di sinistro di nave straniera quando vengano arrecati danni ad interessi nazionali o emergano dai primi accertamenti violazioni a norme penali o di polizia, l'inchiesta sommaria dovrà essere sempre esperita anche nei confronti della nave di bandiera estera e si potrà ricorrere eventualmente, se del caso e quando possibile, all'interrogatorio di membri dell'equipaggio straniero, informandone preventivamente l'Autorità consolare competente.

Nel caso di collisione fuori delle acque territoriali italiane tra nave nazionale ed una nave straniera, se vi è stato naufragio di quest'ultima, i naufraghi che sbarcano sul territorio nazionale, potranno essere sottoposti ad interrogatorio, informandone tempestivamente l'Autorità consolare competente.

Nei casi dei due commi precedenti, qualora gli interessati ne facciano esplicita richiesta, le deposizioni dei marittimi stranieri, ove sia possibile, potranno essere redatte in inglese o nella lingua europea che il marittimo dichiara di conoscere, con l'assistenza dell'interprete del porto o dell'addetto del Consolato a cui appartiene la nave straniera, i quali in questo caso saranno invitati a sottoscrivere il processo verbale alla cui redazione avranno collaborato e la relativa traduzione in lingua italiana.

Nel caso invece che la nave straniera, dopo la collisione, approdi in un porto nazionale, per l'interrogatorio dell'equipaggio e per le altre indagini richieste dal caso, sarà necessario richiedere la preventiva autorizzazione del Console competente.

Il Comandante della nave straniera dovrà in ogni caso essere invitato a compilare il questionario di cui al paragrafo seguente.

14. — La compilazione del questionario, resa obbligatoria dall'art. 465 del Regolamento, sarà effettuata in base ai documenti di bordo ed alle prime dichiarazioni del comandante o dell'ufficiale o sottufficiale di coperta più anziano tra i

Uso delle stazioni r.t.f. costiere.

Accettazione a credito dei telegrammi con caratteristiche S.V.H.

In che cosa debba consistere l'inchiesta sommaria.

Questionario

Elenco dell'equipaggio.

Verbali di interrogatorio.

Rapporto riassuntivo.

Sinistri interessanti navi straniere.

Compilazione del questionario.

superstiti. Detto documento costituisce l'atto iniziale delle indagini da parte dell'Autorità che procede all'inchiesta sommaria. Le risposte al questionario devono essere formulate in termini concisi, poichè scopo del questionario è quello di dare un'idea di insieme sulla natura del sinistro, sulle sue conseguenze dannose, sulle sue probabili cause e sulle eventuali responsabilità, con accenno alle caratteristiche principali della nave, ai suoi particolari adattamenti, alle persone imbarcate o comunque implicate nel sinistro.

In altri termini si tratta di un documento da servire di orientamento nella compilazione del verbale di perdita, se del caso, e di guida negli interrogatori che seguiranno per raccogliere le singole deposizioni sul sinistro ed acclarare in tale sede le indagini sui punti che interessa precisare, data la natura del sinistro in esame e le circostanze tecniche che ad esso precipuamente si riferiscono. Il testo del questionario è stato redatto in modo da comprendere tutte le condizioni tecniche di impiego, allestimento ed attrezzatura oggi possibili sulle navi più moderne; per le navi di limitata mole e per i sinistri di lieve entità le risposte al questionario dovranno essere quindi limitate alle sole notizie che interessano ai fini degli accertamenti richiesti.

Il questionario dovrà compilarsi redigendo soltanto il testo delle risposte e premettendo a ciascuna di esse l'indicazione del numero progressivo del quesito cui la risposta si riferisce:

Esempio:

- 1) Piroscalo da passeggeri;
- 2) Innominato - italiano.
- 3) Lordo 12.914 - netto 7.185.

.....
I numeri relativi a notizie che non interessano il sinistro in esame non saranno ripetuti nella compilazione del questionario, ma basterà, per ogni numero o gruppo di numeri consecutivi omessi, opporre la dicitura « omissis ».

Esempio (navi da carico):

- 46) ventisei;
- 47) sette;
- 48) coperta sette, macchina nove, camera tre.

(*Omissis*)

- 57) Mar Nero, 15 gennaio 1955, ore 19,30;
- 58) Via d'acqua nella stiva n. 4 a dritta;
- 59) Lat 42° Nord, Long 30° Est.

Alle richieste per le quali sia sufficiente una risposta puramente affermativa o negativa le risposte potranno essere ridotte ai termini più brevi possibili:

Esempio:

- 26) Negativo;
 - 28) Non assicurata;
 - 29) Soc. Levant di Genova, L. 100.000;
 - 30) Non risulta al capitano se assicurato;
 - 31) No;
 - 32) No.
-

Nel caso di collisione, i questionari dovranno essere distinti per ciascuna nave implicata nel sinistro.

Qualora fra le prime notizie del questionario e le successive deposizioni emergano contraddizioni, queste dovranno essere possibilmente chiarite e spiegate nel rapporto riassuntivo.

15. — Per i sinistri avvenuti all'estero, le Autorità consolari avranno cura altresì di assumere le possibili notizie circa l'azione svolta e gli accertamenti compiuti dalle autorità locali marittime (straniere), i soccorsi prestati da Enti e persone del luogo, ecc. in quanto possano interessare agli effetti di danni sofferti da persone o navi nazionali, ovvero ad esse imputabili.

Così, ad esempio, in caso di collisione di nave nazionale con unità straniera, occorrerà indicare l'entità dei danni subiti anche da quella straniera e menzionare la diversa autorità che abbia provveduto a verifiche, interrogatori e confronti a bordo della medesima od a terra e, in quanto possibile, accertare con quali risultati.

Naturalmente tali notizie potranno essere comunicate anche successivamente, man mano che si renda possibile raccoglierle.

16. — Il questionario, l'elenco dei componenti dell'equipaggio e i verbali di interrogatorio di cui ai precedenti paragrafi dovranno essere trasmessi per via gerarchica al più presto e comunque non oltre due mesi dal sinistro alla Direzione Marittima da cui dipende l'Autorità Marittima che le ha assunte, e, se all'estero, ai Consoli qualora l'inchiesta sia stata svolta da rappresentanza di grado minore, accompagnati dal rapporto riassuntivo sul sinistro, da compilarli con le modalità richieste dall'art. 465 del Regolamento Marittimo.

La Direzione Marittima, quando le circostanze lo richiedano, potrà accordare una breve proroga e disporre accertamenti suppletivi rinviando gli atti dell'inchiesta sommaria all'Autorità compilatrice per il loro completamento.

17. — Insieme col risultato delle indagini (questionario, elenco dell'equipaggio, verbali di interrogatorio, rapporto riassuntivo e notizie di cui al paragrafo 15) dovranno pure trasmettersi — possibilmente — *quando la importanza e la natura del sinistro lo possa fare ritenere utile*, i seguenti altri documenti:

a) estratto del Giornale Nautico (Giornale Generale e di Contabilità, Giornale di Navigazione, Giornale di carico o di pesca), del Giornale di macchina, del Giornale Radiotelegrafico o Radiotelefonico, nelle parti attinenti al sinistro (ovvero il rapporto del comandante per le navi che non ne siano provviste), le tabelle di deviazione delle bussole magnetiche, nonchè le tabelle di correzione del radiogoniometro, il rotolo del registratore automatico di rotta e l'elenco dei rilevamenti radar eseguiti, per le navi che siano provviste di tali apparecchi, unitamente al rotolo del registratore automatico dello scandaglio ultrasonoro ed, in mancanza, i dati relativi agli scandagli comunque effettuati.

b) il verbale di perdita della nave, da compilarli in base all'articolo 94 Regolamento al Codice della Navigazione, indicando se l'equipaggio abbia salvato o meno il proprio corredo, ovvero ai sensi dell'articolo 344 dello stesso Regolamento, quando trattasi di perdita presunta;

c) qualora la nave non sia atta a riprendere la navigazione, l'atto di nazionalità, il ruolo d'equipaggio, il certificato di stazza, i certificati di sicurezza, di bordo libero ed il Giornale Nautico e gli altri giornali di bordo, le carte doganali, i verbali di visita, i certificati di classe e di navigabilità ed, eventualmente, il certificato di idoneità al trasporto di merci infiammabili e pericolose, ecc., rilasciati dal Registro di classificazione, ovvero gli analoghi documenti per le navi minori ed i galleggianti;

d) eventuale elenco di altre persone estranee all'equipaggio, presenti al sinistro, con l'indicazione del nome, cognome, data e luogo di nascita, domicilio ed indirizzo della famiglia;

Disposizioni particolari per i sinistri avvenuti all'estero.

Trasmissione degli atti dell'inchiesta sommaria alle Direzioni marittime ed ai Consoli.

Documenti da allegarsi agli atti dell'inchiesta sommaria.

e) tabella delle immersioni della nave, in relazione al peso caricato (scala di solidità) e quella relativa alle immersioni in acqua dolce (navigazione sui fiumi), nonché le tabelle di assetto, unitamente al piano di distribuzione dei carichi a bordo e, possibilmente, le curve di stabilità della nave;

f) dati riferentisi alle caldaie ed alle macchine, misura del passo dell'elica, indicazione del senso di rotazione nel movimento in avanti; velocità corrispondente al numero dei giri, accennando alle variazioni ed in quale misura, a seconda del carico; velocità della nave a carico completo ed in zavorra, dati evolutivi e dati di estinzione di velocità, ecc.;

g) eventuali schizzi presentati dal comandante o eseguiti dall'autorità che ha proceduto all'inchiesta;

h) carta nautica dei paraggi nei quali si è svolta la navigazione al momento del sinistro (da ritirarsi a termine del numero 105 del questionario);

i) fotografie raccolte o fatte eseguire dall'autorità che procede all'inchiesta e che servano a spiegare meglio le circostanze del sinistro e le sue conseguenze;

l) eventuali articoli pubblicati dalla stampa locale, ove rivestano peculiare importanza.

Avviso al Ministero della trasmissione degli atti di inchiesta sommaria alla competente Autorità Marittima o Consolare.

18. — Le Autorità marittime e le rappresentanze Consolari, contemporaneamente all'invio per via gerarchica degli atti delle investigazioni sommarie alle Direzioni Marittime od ai Consoli di cui sopra, informeranno per lettera questo Ministero dell'avvenuta trasmissione e ciò a seguito e con richiamo alla segnalazione di cui al paragrafo 3).

Sinistri di navi straniere nelle acque territoriali italiane.

19. — Quando nelle acque territoriali italiane una nave straniera sia colpita da sinistro, oppure, nelle stesse acque, si verificano collisioni fra navi straniere di differente bandiera, le Autorità Marittime locali, oltre alle segnalazioni di cui al paragrafo 7), compileranno il questionario con le notizie che sarà possibile raccogliere e lo trasmetteranno con le altre informazioni del caso alla Direzione Marittima, rientrando tutti gli atti relativi alle indagini vere e proprie nella competenza delle rispettive Autorità consolari.

Esame da parte della Capitaneria di Iscrizione delle navi nazionali, degli estratti di giornale nautico, o dei rapporti dei capitani presentati ai consoli in seguito ad incidenti di navigazione, avarie, o sinistri in genere occorsi alle navi stesse.

20. — Gli estratti del Giornale Nautico, che i capitani delle navi nazionali presentano ai consoli ai sensi degli articoli 182 e 304 del Codice della Navigazione, per denunciare avvenimenti straordinari, quali incidenti di navigazione, avarie o sinistri in genere, debbono essere inviati al Ministero, che, unitamente alle altre comunicazioni provenienti dalle dette Autorità consolari, ovvero dalle Autorità governative estere sullo stesso argomento, indipendentemente od in mancanza di dichiarazione dei capitani, li inoltrerà alla Capitaneria di porto di iscrizione della nave, informandone la competente Direzione Marittima, oltre che per le annotazioni di cui all'art. 97 del Regolamento, soprattutto per l'eventuale applicazione di quanto disposto dall'art. 578 e seguenti Cod. Nav., verificandosi, non di rado, il caso che a tali accertamenti non abbiano potuto provvedere, come prescritto, le competenti Autorità consolari di primo approdo delle navi.

Ovviamente valgono per la qualificazione del sinistro gli stessi criteri di cui alle lettere a), b), c) del paragrafo 2).

Le dichiarazioni di avaria e supposta avaria, se non siano seguite da ulteriori accertamenti che confermino la sussistenza di un sinistro marittimo secondo i criteri predetti, non danno luogo ad inchieste, nè vanno annotate nel registro di cui all'art. 97 del Regolamento Marittimo.

Nel caso in cui si rendesse necessario l'applicazione delle disposizioni previste dagli articoli anzicitati, le Capitanerie di porto di iscrizione, le quali si trovano nelle migliori condizioni di ogni altra Autorità per essere informate delle vicende della nave e dell'equipaggio, dovranno provvedere a fare, in tempo utile, le comunicazioni necessarie alla Autorità marittima del prossimo presunto porto di approdo

nello Stato, trasmettendo alla stessa tutti i documenti già raccolti perchè essa possa procedere alle prescritte indagini ed alle conseguenti formalità di inchiesta.

Gli atti dell'inchiesta sommaria dovranno essere trasmessi per l'ulteriore esame, agli effetti dell'eventuale procedimento d'inchiesta formale, alla Direzione Marittima da cui dipende l'Autorità che ha esperito l'inchiesta sommaria, a meno che il Ministero non disponga diversamente.

Per le investigazioni sommarie incomplete trasmesse dalle Autorità consolari, le Capitanerie di iscrizione provvederanno, nella loro competenza, agli accertamenti omessi, dando quindi corso all'istruttoria in base alle norme generali come sopra previste.

Qualora tali accertamenti richiedessero ulteriori indagini nei confronti dell'equipaggio della nave sinistrata, le Capitanerie di iscrizione trasmetteranno tutti i documenti già raccolti all'Autorità marittima del prossimo presunto porto di approdo nello Stato, per l'ulteriore completamento dell'istruttoria.

Dell'avvenuta trasmissione dei documenti alla Autorità marittima di primo approdo dovrà in ogni caso darsi avviso a questo Ministero ed alla Direzione marittima da cui l'Autorità marittima anzidetta dipende.

Esame da parte delle Capitanerie di iscrizione delle navi nazionali delle inchieste sommarie incomplete per sinistri ad esse navi relative, raccolte dalle Autorità consolari.

ESAME DELLE INCHIESTE SOMMARIE DA PARTE DELLE DIREZIONI MARITTIME E DEI CONSOLI

21. — I Direttori Marittimi od i Consoli, appena ricevuti gli atti della inchiesta sommaria dalle Autorità marittime o consolari dipendenti, procederanno al loro esame, disponendo, se del caso, ulteriori immediate indagini od accertamenti; quindi, ove ricorrano, a loro giudizio, le condizioni previste dall'art. 579 del Cod. Nav. e, nel caso di navi straniere, anche quelle dell'art. 474 Regolamento, redigeranno la deliberazione motivata di procedere all'inchiesta formale.

Decisioni dei Direttori Marittimi e dei Consoli per la esecuzione o meno dell'inchiesta formale d'ufficio

Qualora non ricorrano invece le condizioni di cui sopra, si limiteranno ad apporre in calce agli atti dell'inchiesta sommaria una dichiarazione motivata circa l'inesistenza degli estremi per procedere all'inchiesta formale d'ufficio.

22. — Per la deliberazione di cui al 1° capoverso del precedente paragrafo dovrà adottarsi il seguente schema:

Schema della deliberazione.

Il (grado)

Direttore Marittimo o Console;

Visto l'articolo 579 del Codice della Navigazione (e, nel caso di navi straniere, l'articolo 474 del Regolamento);

Esaminate

le investigazioni sommarie e gli atti raccolti da.....
..... relativamente a(indicazione sommaria del sinistro);

Considerato

(accennare alle principali circostanze ed osservazioni di ordine tecnico, alle particolarità del luogo, agli eventuali danni alle persone, alla nave, od al carico, all'assicurazione della nave e del carico, indicandone il valore e. soprattutto, agli elementi di responsabilità accertati o a quelli che possano dare adito a sospetti sulle cause del sinistro ovvero alla necessità di chiarire alcuni punti oscuri della inchiesta sommaria che fanno sorgere dubbi sull'esistenza di dolo o colpa, ovvero in caso di conclusioni contrastanti, esporre i motivi del diverso convincimento).

Dispone

che si proceda all'inchiesta formale sulle cause che determinarono il sinistro del (tipo e denominazione della nave) e che tutti gli atti raccolti siano trasmessi alla locale Commissione d'inchiesta oppure alla Commissione da convocarsi a termini dell'art. 470 Reg., nei casi in cui l'inchiesta è disposta dal Console.

(Data).

(Grado e firma).

Nei casi in cui non sia possibile convocare presso il Consolato la Commissione d'inchiesta, come previsto dall'articolo 470 del Regolamento, la deliberazione concluderà con la formula:

Dispone

che si proceda all'inchiesta formale sulle cause che determinarono il sinistro.....

b) Nel caso previsto dal secondo capoverso del paragrafo 21 dovrà essere apposta in calce al rapporto riassuntivo della inchiesta sommaria una dichiarazione secondo lo schema seguente:

Schema della dichiarazione

Il (grado)..... Direttore Marittimo o Console, Visto l'art. 579 del Codice della Navigazione (o, nel caso di navi straniere, l'art. 474 del Regolamento);

Esaminati

gli atti raccolti da relativamente (indicazione sommaria del sinistro);

Considerato

(Accennare alle principali circostanze ed osservazioni di ordine tecnico, alle particolarità del luogo, alla entità dei danni eventualmente subiti dalle persone, dalla nave, dal carico, all'assicurazione della nave e del carico, indicandone il valore, alla mancanza di elementi che diano adito a sospetti sulla esistenza di eventuali responsabilità, ed infine agli elementi che possano far attribuire il sinistro a caso fortuito o di forza maggiore);

Ritiene

che non si ravvisano nel sinistro del gli estremi voluti dalla legge per procedere ad inchiesta formale di ufficio.

(Data).

(Grado e firma).

Trasmissione della deliberazione o della dichiarazione al Ministero.

23. — Copia della deliberazione o della dichiarazione di cui ai precedenti paragrafi 21 e 22 dovrà in ogni caso essere trasmessa direttamente a questo Ministero al più presto e comunque entro due mesi dalla ricezione degli atti della inchiesta sommaria, allegandovi:

Allegati da unirsi alla deliberazione o alla dichiarazione.

a) copia del rapporto riassuntivo dell'Autorità che eseguì l'inchiesta sommaria e copia degli interrogatori dalla stessa assunti, nonchè di tutti gli atti d'inchiesta;

b) copia di quei documenti dei quali fosse necessaria la conoscenza per chiarire la decisione presa dal Direttore Marittimo o dal Console;

c) e quando indispensabile per la ricostruzione delle varie fasi della manovra, come nei casi di collisione, urto, arenamento o incaglio, per i quali non siasi ritenuto di procedere all'inchiesta formale:

— un grafico, almeno in scala 1/5000, dal quale risultino le posizioni delle navi o della nave prima e dopo il sinistro, indicandovi le rotte seguite, le manovre effettuate nei diversi momenti, le coordinate del punto di affondamento, la località dell'incaglio e gli eventuali schizzi dimostrativi e documenti fotografici,

che, a seconda della natura del sinistro, possano illustrare e chiarire la decisione presa dal Direttore Marittimo o dal Console.

24 — In tutti i casi di sinistro, indipendentemente dalle cause e dalle conseguenze, nell'esame dell'inchiesta sommaria per decidere o meno l'esecuzione dell'inchiesta formale, i Direttori marittimi od i Consoli, semprechè il procedimento formale non venga richiesto dagli interessati, ovvero dalle Associazioni sindacali che li rappresentano, dovranno tenere presente in linea di massima i seguenti concetti:

Si deve procedere all'inchiesta formale di ufficio quando, a mente del 1° comma dell'art. 579 del Codice della Navigazione, dalle risultanze dell'inchiesta sommaria o da informazioni attendibili, risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo o per colpa.

Il probabile carattere doloso o colposo del fatto giustifica a sufficienza la decisione del Direttore Marittimo o del Console di procedere di ufficio alla inchiesta formale per i sinistri delle navi nazionali. Ciò però non significa che dette Autorità in presenza di presunte responsabilità di carattere lieve siano sempre tenute a disporre l'inchiesta stessa. Infatti quando trattasi di sinistri di scarsa importanza con danni di lievissima entità alle cose, in particolari circostanze di tempo e di luogo, si potrà, con deliberazione motivata, non far luogo ad inchiesta formale anche per fatti probabilmente colposi.

Quando dall'insieme dell'inchiesta sommaria o da elementi raccolti, risulti, sotto ogni aspetto, evidente ed inequivocabile, nel sinistro, il caso fortuito o di forza maggiore e l'esclusione palese di qualsiasi responsabilità, non dovrà procedersi alla inchiesta formale di ufficio, anche se la nave si sia perduta o si siano verificati danni alla nave, al carico o alle persone.

Nel caso di sinistro a natanti che sono usati normalmente dai bagnanti a semplice scopo di divertimento, dal quale siano derivati gravi incidenti o perdite di persone, dovrà farsi luogo ugualmente al procedimento di inchiesta per l'accertamento delle eventuali responsabilità.

25. — Nel caso in cui il Direttore Marittimo dichiara di non ravvisare nel sinistro gli estremi voluti dalla legge per procedere alla inchiesta formale di ufficio, la Direzione Marittima, ne darà prontamente notizia alla Capitaneria od Ufficio Circondariale Marittimo che ha svolto l'inchiesta sommaria, affinché questi possano procedere, oltre che alle registrazioni di cui all'art. 97 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, anche nelle forme previste dall'articolo 70 del Regolamento sull'assicurazione obbligatoria per gli infortuni sul lavoro, approvato con regio decreto 25 gennaio 1937, n. 200, ove trattasi di infortunio.

Per i casi analoghi avvenuti all'estero, i Consoli, nel trasmettere la dichiarazione di non ravvisare nel sinistro gli estremi voluti dalla legge per procedere all'inchiesta formale d'ufficio, informeranno il Ministero dell'Esperimento della suddetta inchiesta per infortunio nelle forme previste dal citato art. 70 del regio decreto 25 gennaio 1937, n. 200.

È superfluo aggiungere che, se vi sono responsabilità di diverso genere (disciplinari, di polizia marittima e portuale), all'accertamento di esse ed ai provvedimenti conseguenti, anche se di carattere coercitivo (es. sgombero di navi e relitti affondati nei porti e nelle acque dello Stato) potrà farsi luogo, indipendentemente dalla mancata esecuzione dell'inchiesta formale.

26. — In occasione dell'invio alla Direzione Generale del Naviglio delle deliberazioni intese a procedere ad *inchiesta formale* d'ufficio, le Direzioni Marittime dovranno comunicare anche la spesa prevista per lo svolgimento della inchiesta stessa inviando, per conoscenza, copia della lettera di trasmissione, direttamente, alla Direzione Generale Affari Generali e Personale, per l'impegno della spesa occorrente.

Concetti di massima da tenersi presenti nelle decisioni di procedere o meno alla inchiesta formale.

Comunicazione alle Capitanerie interessate, anche agli effetti delle disposizioni relative alle inchieste per gli infortuni sul lavoro.

Impegno di spesa per il funzionamento delle Commissioni di inchiesta.

ESECUZIONE DELL'INCHIESTA FORMALE

Esame delle deliberazioni dei Direttori Marittimi e dei Consoli da parte del Ministero.

27. — Per consentire la possibilità di usare la facoltà di cui all'ultimo comma dell'art. 580 Cod. Nav., i Direttori Marittimi ed i Consoli, prima di convocare la Commissione d'inchiesta attenderanno che il Ministero abbia comunicato di aver preso atto delle deliberazioni adottate.

Allo scopo di tenere il Ministero al corrente dello stato delle singole pratiche relative alle inchieste, si prescrive che, convocata la Commissione inquirente per un determinato sinistro, ciascuna Direzione Marittima dovrà darne comunicazione a questo Ministero.

Obbligo della presenza alle sedute della Commissione di tutti i suoi componenti.

28. — Ciascuno dei membri previsti dall'art. 467 del Regolamento ha una specifica competenza per cui l'assenza di uno di essi impedisce il regolare funzionamento della Commissione. Perciò si richiama l'attenzione sull'obbligo sancito dall'art. 469 del Regolamento stesso, secondo il quale le sedute della Commissione debbono aver luogo con la partecipazione di tutti i suoi componenti.

Tutte le volte, pertanto, che qualcuno dei membri ordinari non possa intervenire alla seduta sarà invitato al suo posto il supplente della stessa categoria.

Verifica della composizione delle Commissioni.

Le Direzioni Marittime dovranno porre particolare cura affinché la posizione di ciascuno dei componenti della Commissione d'inchiesta sia tenuta in ogni momento aggiornata, con l'annotazione degli estremi dei relativi decreti di nomina e di sostituzione.

Per assicurare la regolare composizione della Commissione d'inchiesta, si ravvisa l'opportunità che la posizione dei singoli membri convocati sia verificata di volta in volta allo scopo di evitare che siano ammessi a partecipare alle riunioni membri già sostituiti o per i quali non sia ancora avvenuta la riconferma dell'incarico.

Presidenza delle Commissioni di inchiesta.

Ogni volta che per ragioni di servizio o altri giustificati motivi siano impediti a presiedere la Commissione d'inchiesta, i Direttori Marittimi terranno presenti le disposizioni dell'art. 469 del Regolamento circa il grado e l'anzianità di grado dell'Ufficiale Superiore di porto che assume la Presidenza della Commissione stessa.

In tal caso nel verbale d'inchiesta dovrà sempre farsi cenno sia della impossibilità del Direttore Marittimo di presiedere, sia dell'ordine di servizio in base al quale è stato designato l'Ufficiale Superiore che assume la presidenza della Commissione.

Dovrà essere comunque evitato che le funzioni di Presidente della Commissione d'inchiesta siano affidate allo stesso Ufficiale Superiore che ha esperito l'inchiesta sommaria e che ha firmato il relativo rapporto riassuntivo.

L'indicazione dell'ordine di servizio non è necessaria quando le funzioni di presidente della Commissione d'inchiesta sono assunte dallo stesso Ufficiale Superiore di porto che sostituisce il titolare della Direzione Marittima, quando questo ultimo è assente. In tal caso dovrà essere indicata la sua qualità di sostituto nonchè il motivo dell'assenza del Direttore Marittimo.

Riconferma o sostituzione dei membri decaduti dalla carica.

29. — Affinchè i membri ordinari e supplenti possano essere confermati o sostituiti a tempo debito, le Direzioni Marittime debbono segnalare [al Ministero con almeno due mesi di anticipo — agli effetti dell'emanazione [dei relativi decreti di conferma o sostituzione — i nomi dei membri dei quali sia prossima la scadenza dalle funzioni, o comunque la cessazione dall'incarico per qualsiasi altro motivo (vedi art. 468 Regolamento marittimo). I Direttori Marittimi, dopo gli accertamenti del caso, dovranno esplicitamente dichiarare che le persone segnalate per la nomina a membro ordinario o supplente delle Commissioni di inchiesta sono in possesso dei requisiti prescritti dall'anzidetto art. 467 del Regolamento e particolare menzione dovranno fare per quanto riguarda sia la navigazione acquisita sia la data dell'ultimo sbarco in relazione a quanto richiesto dal n. 2 dello stesso articolo 467.

La eventuale scelta di ufficiali in servizio attivo permanente o richiamati, quali membri delle Commissioni d'inchiesta, deve essere fatta in maniera che il Direttore Marittimo sia sempre il più anziano nel grado.

Si richiama l'attenzione sull'osservanza del terzultimo capoverso dell'art. 467 del Regolamento al Cod. Nav. il quale dispone che le funzioni di segretario nelle Commissioni d'inchiesta ordinaria riunite nel territorio nazionale debbono essere espletate da un *ufficiale* inferiore del Corpo delle Capitanerie di porto.

Grado del Segretario della commissione ordinaria d'inchiesta.

30. — Quando il sinistro sia dipendente o comunque in relazione con la manovra di aeromobili, alla Commissione d'inchiesta dovrà essere aggregato, in qualità di esperto, un Ufficiale dell'Arma Aeronautica, il cui intervento sarà direttamente richiesto al Comando Regione Aerea o al Comando Settore Aereo competente.

Aggregazione alla Commissione di Ufficiale dell'Arma aeronautica in qualità di esperto.

31. — Per contenere la spesa per il funzionamento delle Commissioni permanenti d'inchiesta nei limiti degli stanziamenti di bilancio, gli eventuali accertamenti tecnici devono, per quanto possibile, essere effettuati dagli stessi membri della Commissione, ricorrendo, in caso di bisogno, anziché all'opera di liberi professionisti, a quella di Enti pubblici, quali le direzioni dei gabinetti chimici municipali, la facoltà di chimica della Università, il Comando dei Vigili del fuoco, ecc.

Perizie tecniche.

Nei casi di sinistri gravi per incendio, combustione spontanea del carico, ecc., i Presidenti delle Commissioni d'inchiesta dovranno sempre rivolgersi al competente Comando dei Vigili del Fuoco per la designazione di un proprio ufficiale da aggregare alle Commissioni stesse quale esperto.

Esperto da aggregarsi alle Commissioni nel caso di incendio.

32. — Nei casi di sinistri nei quali abbiano avuto parte unità della Marina militare, il cui Comandante abbia grado uguale o superiore a quello di alcuni degli Ufficiali membri della Commissione d'inchiesta, le Direzioni Marittime, a mente dell'art. 469 del Regolamento, avranno cura di segnalare con conveniente anticipo, in caso di urgenza anche telegraficamente, i nominativi degli Ufficiali membri da sostituire.

Sostituzione di membri militari in caso di sinistri in cui sia coinvolta nave da guerra.

33. — All'estero, quando non sia possibile riunire la Commissione d'inchiesta secondo le norme dell'articolo 470 del Regolamento (e ciò per la eventuale mancanza sul posto di tutti o di alcuni membri che abbiano i titoli prescritti dallo stesso articolo o che pur avendo i titoli hanno abbandonato la professione da lungo tempo o quando circostanze di vario ordine lo consigliano) l'opera dei Consoli può limitarsi, a termine dell'articolo 580 Codice Navigazione, all'esecuzione delle investigazioni sommarie sui fatti occorsi e sulle cause e la natura del sinistro, allo scopo di non disperdere o alterare eventuali elementi di reati colposi o dolosi. In tutti i casi dovrà essere curato in particolare che sia presa nota della residenza dei vari componenti gli equipaggi e del loro preciso indirizzo.

Disposizioni particolari per le inchieste da eseguirsi presso i Consolati.

34. — Quando all'inchiesta si proceda ad istanza degli interessati alla nave, al carico o alle persone danneggiate, i richiedenti ne dovranno sopportare ed anticipare tutte le spese, ad eccezione dei casi previsti dal 2° comma dell'art. 583 del Cod. Nav. per i quali tali spese restano a carico dell'Erario.

Inchieste eseguite ad istanza di interessati.

35. — Le Direzioni Marittime devono provvedere a fare affiggere, con almeno 15 giorni di anticipo, nel proprio Albo, in quello delle Capitanerie di porto di iscrizione delle navi sinistrate e delle Capitanerie di porto aventi giurisdizione sul luogo del sinistro, ovvero dell'Autorità Marittima che ha effettuato la inchiesta sommaria, apposito avviso per informare le persone interessate di cui all'art. 581 Cod. Nav. circa la data fissata per l'inchiesta.

Avviso dell'inizio delle sedute della inchiesta alle persone interessate che hanno facoltà di assistervi.

I Consoli non sono tenuti ad effettuare la formalità di cui sopra.

Comunque, le persone che abbiano comunicato di voler esercitare la facoltà di cui al sopracitato articolo dovranno essere informate, a cura delle Direzioni Marittime o dei Consoli, tempestivamente della data dell'apertura delle inchieste formali, a mezzo lettera raccomandata.

Dette persone non possono assistere alle sedute conclusive della Commissione.

Ordine da seguirsi nella redazione dei verbali di seduta.

36. — Gli atti delle Commissioni di inchiesta dovranno risultare da verbali *distinti per ogni giorno di seduta*, progressivamente numerati per ciascun sinistro e l'insieme di essi dovrà constare di singole parti, intitolate ed ordinate come segue:

a) Premessa (in cui dovrà anche accennarsi alle persone che assistano alle sedute per la facoltà loro concessa dall'articolo 581 del Cod. Nav. ed a quelle che, benchè regolarmente invitate, non sono presenti);

b) Esame degli elementi raccolti in sede di inchiesta sommaria;

c) Accertamenti e sopralluoghi della Commissione;

d) Interrogatorio delle persone estranee presenti a bordo e dei testimoni;

e) Interrogatorio dell'equipaggio;

f) Ricostruzione del sinistro;

g) Deduzioni;

h) Conclusione;

i) Elenco dei documenti allegati all'inchiesta e che si intendono facenti parte integrante di essa.

Le suddette parti dovranno essere distinte nel verbale fra di loro, riportando all'inizio di ciascuna di esse la rispettiva intitolazione.

Ogni verbale deve essere sottoscritto dal Presidente, dai membri e dal Segretario, in tutti i fogli di cui si compone.

Esame da parte della Commissione degli elementi raccolti in sede di inchiesta sommaria e degli altri ad essa direttamente pervenuti.

37. — Oltre a tutti gli elementi raccolti dai Direttori Marittimi o dai Consoli ed alla deliberazione da essi pronunciata, le Commissioni inquirenti dovranno esaminare gli eventuali documenti od esposti che ad esse fossero direttamente conseguiti dalle persone interessate all'inchiesta.

Documenti relativi a navi straniere.

Qualora le Commissioni ritenessero indispensabile ai fini dell'inchiesta di avere copia dei rapporti e documenti relativi a navi straniere che comunque abbiano avuto parte nel sinistro in esame, i Direttori Marittimi dovranno riferirne al Ministero, il quale, se del caso, interesserà al riguardo le competenti rappresentanze diplomatiche o consolari per il tramite del Ministero Affari Esteri.

Sinistri in cui siano coinvolte navi o galleggianti della Guardia di Finanza.

Per i sinistri marittimi in cui siano comunque coinvolte navi o galleggianti appartenenti alla Guardia di Finanza, i Presidenti dovranno anche sottoporre all'esame delle Commissioni d'inchiesta il circostanziato rapporto che il militare al comando o in mancanza il Comandante della competente stazione costiera di Finanza avrà inoltrato al Comandante della Capitaneria più prossima, in base al *Regolamento di servizio* per il Corpo della Guardia di Finanza.

Accertamenti e sopralluoghi della Commissione.

38. — Le Direzioni Marittime, accertata la necessità di eventuali sopralluoghi e accertamenti che richiedano lo spostamento della Commissione in altra sede, dovranno riferire al Ministero chiedendone l'autorizzazione. Nei verbali dovranno risultare i motivi per i quali la Commissione ha ritenuto di procedere ai detti accertamenti e sopralluoghi e gli estremi della autorizzazione ministeriale.

Nei casi di assoluta urgenza, i Direttori Marittimi potranno autorizzare i sopralluoghi, riferendone subito al Ministero per ottenere la sanzione.

Interrogatori.

39. — Le Commissioni hanno facoltà di omettere gli interrogatori dei membri dell'equipaggio e delle persone imbarcate o estranee alla nave semprechè ritengano sufficienti, tenuto conto anche dell'importanza e gravità del sinistro, le deposizioni raccolte in sede d'inchiesta sommaria.

Possibilmente tali interrogatori saranno effettuati seguendo l'ordine inverso dei gradi o delle qualifiche di bordo, nonchè delle relative anzianità.

Poichè le deposizioni sono rese senza giuramento, non dovrà omettersi l'ammonizione di cui al 2° comma dell'articolo 472 del Regolamento.

Le deposizioni saranno firmate per esteso dalle persone che hanno deposto e qualora dette persone non possano firmare perchè analfabete o per impedimento fisico, di ciò sarà fatta menzione nel processo verbale di interrogatorio.

Nel verbale d'inchiesta sarà fatto pure cenno delle persone che, citate a deporre, non comparissero o comparendo ricusassero di deporre.

Quando sono formulate specifiche domande su alcuni punti di particolare importanza ai fini della inchiesta, il testo di tali domande dovrà essere integralmente riportato nel processo verbale.

Coloro che per il 3° capoverso dell'art. 581 Cod. Nav. hanno facoltà di assistere agli interrogatori non possono rivolgere direttamente domande alle persone chiamate a deporre, ma potranno farlo per tramite del Presidente della Commissione, il quale potrà rifiutare di darvi corso qualora lo ritenesse inopportuno e non attinente alla istruttoria sul sinistro.

Dalle domande fatte a richiesta degli interessati di cui innanzi dovrà farsi menzione nel processo verbale.

Le Commissioni dovranno evitare di chiamare a deporre personalmente dinanzi ad esse quei marittimi e quelle persone che si trovino altrove, provvedendo invece a sentirle per rogatoria, in base a questionario opportunamente formulato dalla Commissione stessa.

Nel caso però che si ritenesse necessario ai fini dell'inchiesta sentire personalmente i testimoni, i Direttori marittimi dovranno preventivamente informare questo Ministero, affinchè possa dare disposizioni per l'impegno della spesa relativa.

40. — La ricostruzione del sinistro dovrà farsi secondo le risultanze dell'istruttoria, completandola nei casi di collisioni, urti, arenamenti, incagli, con grafici quanto più possibile esatti, ricostruenti le rotte seguite nelle fasi precedenti il sinistro, ed in tutti i casi con le ulteriori fotografie che la Commissione avesse ritenuto di fare eseguire e che comunque fossero da essa acquisiti agli atti d'inchiesta oltre quelle eventualmente allegate alla inchiesta sommaria.

Ricostruzione del sinistro.

41. — Nelle deduzioni dovranno comprendersi tutte le considerazioni di ordine tecnico e giuridico desumibili dagli elementi raccolti nonchè gli apprezzamenti sulle cause del sinistro e sulla valutazione delle singole eventuali responsabilità e delle circostanze aggravanti o attenuanti di queste, di modo che il successivo giudizio conclusivo ne derivi come corollario logico.

Deduzioni.

Nel caso di collisioni, della massima importanza saranno le considerazioni sulle rotte seguite dalle navi e sulle loro manovre, per stabilire se furono esattamente osservate le prescrizioni contenute nelle « Norme per prevenire gli abbordi in mare ».

Nelle deduzioni dovrà quindi farsi riferimento alle specifiche norme che a bordo delle navi interessate fu ritenuto di osservare ed a quelle che, a giudizio della Commissione, avrebbero dovuto essere osservate per evitare il sinistro.

42. — Nelle conclusioni dell'inchiesta occorre precisare se il parere viene espresso all'unanimità, a maggioranza, od a parità di voti e dichiarare nettamente — e senza formule indecise o vaghe — se il fatto sia avvenuto, per dolo o per colpa, o per caso fortuito o di forza maggiore. Nei casi di colpa si dovrà specificare se essa deriva da negligenza, imprudenza, imperizia o inosservanza dei regolamenti, d'ordini o di disciplina da parte della persona preposta al comando della nave, di uno o più membri dell'equipaggio o di altra persona imbarcata od anche di persona estranea, ripetendo con esattezza le generalità dei responsabili, unitamente

Conclusioni.

al numero di matricola ed al Compartimento d'iscrizione per gli iscritti fra la gente di mare.

Le conclusioni, quindi, debbono essere il più possibile chiare e concise; tutte le considerazioni, gli apprezzamenti tecnici, le valutazioni di vario ordine, ecc. dovranno invece trovare posto nelle deduzioni, come spiegato nel precedente paragrafo 41.

Ove per la morte di tutti i componenti l'equipaggio o per la mancanza di altri elementi essenziali la Commissione non potesse giungere ad alcuna conclusione definitiva sulle cause del sinistro e sulle eventuali responsabilità, dovrà farlo rilevare dal verbale, ciò che sarà sufficiente a dimostrare che il compito della Commissione è esaurito di fronte alle prescrizioni che la legge impone in proposito.

Al riguardo, giova ricordare che l'inchiesta non è mai subordinata e comunque dipendente dagli eventuali accertamenti che l'autorità giudiziaria, può, per proprio istituto, essere chiamata ad effettuare. Ciò anche nel caso in cui gli atti dell'inchiesta sommaria siano già stati inviati, a richiesta, alla predetta autorità.

In base al 4° comma dell'art. 581 Cod. Nav. ed agli effetti dell'art. 474 del Regolamento, le Commissioni d'inchiesta debbono non soltanto inquisire, ma concludere anche a carico dei componenti gli equipaggi di navi straniere quando esse siano implicate in sinistri occorsi a navi italiane.

Parere della Commissione sui casi di responsabilità.

43. — Ai sensi dell'art. 581 Cod. Nav., ultimo comma, il compito della Commissione d'inchiesta si esaurisce col parere sulla esistenza o meno di elementi generici di responsabilità e, cioè, dolo e colpa, la quale ultima comprende, nel suo generico significato, i casi di imperizia, negligenza, imprudenza, inosservanza di regolamenti, di ordini e di disciplina, casi che nel verbale dovranno essere chiaramente configurati.

La Commissione si deve quindi limitare a depositare il verbale dell'inchiesta formale, unitamente agli atti annessi, presso la Direzione Marittima o il Consolato o presso il Ministero — nel caso dell'ultimo comma dell'art. 580 Cod. Nav. — a seconda dell'autorità che ha disposto l'inchiesta.

Invio dei verbali d'inchiesta al Ministero per consentire l'eventuale uso della facoltà prevista dall'ultimo comma dell'articolo 580 Cod. Nav.

44. — Le Direzioni Marittime dovranno provvedere ad inviare copia dei verbali dell'inchiesta formale al Ministero.

Poichè il verbale conclusivo d'inchiesta può subire modifiche in qualche sua parte in seguito ai rilievi ed alle osservazioni del Ministero, allo scopo di evitare che possano essere trasmessi alla Autorità Giudiziaria verbali in testi diversi, si ritiene opportuno che l'invio di detti documenti venga effettuato dopo che il Ministero abbia fatto conoscere di non aver nulla da osservare in relazione all'ultimo comma dell'art. 580 Cod. Nav.

Trasmissione del verbale originale d'inchiesta alla autorità giudiziaria.

All'Autorità giudiziaria dovrà essere inviato il verbale originale con allegati i grafici, le fotografie, le perizie, e tutti gli atti originali raccolti in sede d'inchiesta sommaria e d'inchiesta formale comunque portati all'esame della Commissione inquirente.

La Direzione Marittima dovrà limitarsi a trasmettere gli atti di cui sopra senza specificare i titoli del reato.

Conseguenza dell'invio dei verbali d'inchiesta alla Autorità giudiziaria.

45. — Se dall'inchiesta formale eseguita risultino elementi di colpevolezza, la Direzione Marittima competente provvederà a ritirare il titolo matricolare nei confronti dei marittimi riconosciuti responsabili, di prima e di seconda categoria, od anche di terza se abbiano ad imbarcare su navi autorizzate ad andare all'estero, e ciò in ottemperanza alla norma di cui all'articolo 498 del Regolamento.

In caso di impossibilità a procedere direttamente a quanto sopra, la Direzione Marittima trasferirà l'incarico, a seconda dei casi, all'Autorità nelle cui matricole risulti inserito il marittimo dichiarato responsabile, oppure all'Autorità del porto dove si trovi la nave sulla quale lo stesso sia, al momento, imbarcato.

In tutti i casi nei quali l'inchiesta formale si conclude con una dichiarazione verso da quella d'imperizia, la Direzione Marittima chiederà alla competente Procura della Repubblica se abbia nulla in contrario a che, nelle more del provvedimento penale, il marittimo dichiarato responsabile continui a navigare ed, in caso di risposta affermativa, procederà alla restituzione del titolo all'interessato.

In caso di dichiarata imperizia, provvederà, invece, a richiedere alla competente Procura della Repubblica, se sia stata aperta l'istruzione formale o sommaria e ne riferirà la risposta a questo Ministero — Direzione Generale del Lavoro Marittimo e Portuale — che si riserva di esaminare la posizione dell'interessato ai sensi dell'articolo 1262, primo comma, del Codice della Navigazione.

46. — Esperita l'inchiesta, le Direzioni Marittime o i Consoli trasmettono al Ministero copia delle parti di essa appresso elencate (Vedi par. 36):

- a) premessa;
- e) accertamenti e sopralluoghi della Commissione;
- f) ricostruzione del sinistro;
- g) deduzioni;
- h) conclusioni.

Inoltre dovranno allegarsi:

— un grafico, in scala da 1 : 5000 almeno, dal quale risultino la posizione delle navi prima e dopo il sinistro, indicandovi le rotte seguite, la successione delle manovre effettuate, le coordinate del punto di affondamento e la località dell'incaglio, ecc. specialmente se si tratti di sinistro avvenuto nell'interno o in prossimità di porti, oppure in vicinanza di coste, di canali, di passaggi frequentati dalle navi, ecc.;

— le eventuali fotografie, gli schizzi, i documenti che fossero necessari ad illustrare e chiarire le deduzioni e conclusioni dell'inchiesta formale.

47. — Per le inchieste formali eseguite all'estero i Consolati trasmetteranno originale e tre copie di tutti i verbali con i relativi allegati direttamente a questo Ministero — Direzione Generale del Naviglio — che ne disporrà, dopo l'esame, inoltre alla Capitaneria di porto d'iscrizione della nave per le registrazioni previste all'art. 97 del Regolamento Marittimo e per la trasmissione alla competente Procura, ai sensi dell'articolo 1241 del Cod. Nav. nonchè per la conservazione in archivio.

48. — Come è noto, la Regola 20 del Capitolo I, parte C, della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948 e divenuta esecutiva con la legge 27 ottobre 1951, n. 1370, stabilisce che gli Stati contraenti inviino all'Organizzazione Intergovernativa Consultiva Marittima (IMCO) informazioni sui sinistri per i quali le Commissioni inquirenti abbiano rilevato deficienze nei servizi di sicurezza, ovvero abbiano espresse suggerimenti per una più efficace prevenzione dei sinistri marittimi.

Pertanto, ogni qualvolta le Commissioni d'inchiesta fanno rilievi o proposte in materia di sicurezza della navigazione, le Direzioni Marittime trasmetteranno, all'atto dell'invio dei verbali d'inchiesta formale, anche un estratto per la sola parte che riguarda le osservazioni ed i suggerimenti anzidetti.

49. — Le Capitanerie o gli Uffici autorizzati alla tenuta delle matricole delle navi, dopo aver ricevuto dal Ministero gli atti dell'inchiesta formale svolta dai Consoli, qualora nelle conclusioni sia stato espresso parere circa l'esistenza di elementi di responsabilità, provvederanno analogamente a quanto prescritto per le Direzioni Marittime nei paragrafi 43 e 44, e comunicheranno a questo Ministero gli estremi dell'avvenuto inoltre degli atti originali all'Autorità giudiziaria.

Comunicazioni al Ministero dei risultati delle inchieste.

Trasmissione al Ministero degli atti di inchiesta eseguita all'estero.

Invio al Ministero di estratti dei verbali riguardanti osservazioni e proposte in materia di sicurezza della navigazione.

Inoltro alla Autorità giudiziaria da parte delle Capitanerie degli atti relativi alle inchieste eseguite presso i Consolati.

Rinnovazione delle inchieste ordinate dal Ministero.

50. — Nei casi in cui sia disposta dal Ministero l'esecuzione e la revisione delle inchieste eseguite nello Stato o all'estero, giusta le facoltà previste dal 2° e 3° comma dell'articolo 580 Cod. Nav. e dall'art. 466 del relativo Regolamento, la Direzione Marittima designata si regolerà come per i casi di inchiesta di sua competenza (par. 43, 44).

Comunicazioni al Ministero delle decisioni della Autorità giudiziaria.

51. — L'Autorità Marittima che, ai sensi dell'art. 1241 Cod. Nav., trasmette gli atti d'inchiesta alla Procura della Repubblica, deve comunicare al Ministero — Direzione Generale Naviglio — gli estremi di detta trasmissione. Successivamente, non appena verrà a conoscenza dell'esito del procedimento penale, ne darà notizia alla D. G. predetta inoltrando poi copia della sentenza alla Direzione Generale del Lavoro Marittimo e Portuale.

Richiesta di copie di verbali di inchiesta ovvero di notizie da parte degli interessati.

52. — *I verbali d'inchiesta sui sinistri marittimi*, e la documentazione ad essi allegata, essendo atti interni dell'Amministrazione, non possono essere portati a conoscenza dei terzi, anche se interessati e, pertanto, questo Ministero non autorizza le Direzioni Marittime a rilasciare copie o estratti dei verbali stessi e della relativa documentazione.

Agli interessati, quando ne facciano esplicita richiesta, potrà comunicarsi soltanto se la Commissione inquirente abbia ravvisato o meno il caso fortuito o di forza maggiore, ovvero abbia rilevato l'esistenza di elementi di responsabilità. In questo ultimo caso, le Direzioni Marittime potranno comunicare soltanto che « *la Commissione ha rilevato l'esistenza di elementi di responsabilità* » senza ulteriori precisazioni circa la natura di essa o delle persone o parti cui sia stata attribuita tale responsabilità.

Agli stessi interessati potrà essere, inoltre, comunicato che per ogni eventuale altra notizia potranno rivolgersi alla Procura della Repubblica, alla quale siano stati trasmessi i verbali di inchiesta originali, in ottemperanza a quanto dispone l'art. 1241 Codice Navigazione.

Registri dei sinistri marittimi.

53. — Oltre alle Capitanerie ed ai Consolati, anche le Direzioni Marittime dovranno tenere il registro previsto dall'art. 97 del Regolamento, sul quale prenderanno nota dei sinistri indicati nel comma primo dell'art. 580 Cod. Nav., di quelli per i quali il Ministero ha affidato l'esecuzione della inchiesta formale alla locale Commissione inquirente e di quelli le cui inchieste già iniziate dai Consolati sono state inviate dallo stesso Ministero per l'esame di cui all'art. 579 Cod. Nav.

Oltre al registro anzidetto, le Direzioni Marittime terranno un registro sommario delle inchieste formali effettuate durante l'annata, indicando, per ognuna di esse, gli elementi principali del sinistro (data, località, e coordinate, tipo e nome della nave, tonnello lordo, compartimento d'iscrizione, matricola), le conclusioni della relativa Commissione, gli estremi dell'eventuale invio del verbale d'inchiesta alla competente Procura della Repubblica, nonchè la data della apertura della istruzione formale e sommaria, ai sensi dell'art. 1262 Cod. Nav., e l'esito del procedimento penale e di quello disciplinare.

Tale registro sommario sarà numerato e firmato in ciascun foglio.

Norme per la custodia dei verbali di inchiesta e degli allegati ad essi.

54. — I verbali dell'inchiesta formale con tutti i documenti allegati, grafici, fotografie, ecc. dovranno essere riuniti nello stesso ordine numerico, risultante dal registro sommario, in uno o più volumi, che verranno rilegati, anno per anno.

Nei casi in cui il verbale d'inchiesta originale viene trasmesso al Procuratore della Repubblica per l'eventuale procedimento penale, nel volume suddetto sarà invece inserita soltanto la copia del verbale stesso, indicando in calce gli estremi del foglio con il quale l'originale è stato inviato alla predetta Autorità giudiziaria.

LIQUIDAZIONE INDENNITÀ AI MEMBRI DELLE COMMISSIONI, AI PERITI ED AI MARITTIMI OD ALTRI TESTIMONI CHIAMATI A DEPORRE

55. — La misura dell'indennità che, ai sensi dell'articolo 473 del Regolamento, dovrà essere corrisposta ai marittimi chiamati a deporre fuori della loro residenza davanti alle Commissioni d'inchiesta, è stabilita dall'art. 2 della legge marzo 1950, n. 143 e cioè: se Ufficiali, il trattamento di missione in vigore per il personale dell'Amministrazione dello Stato appartenente al grado 8; se sottufficiali, quello previsto per i militari aventi grado di maresciallo; se marinai, quello previsto per i militari aventi grado di caporale maggiore.

Indennità ai marittimi chiamati a deporre davanti alle Commissioni d'inchiesta.

56. — Ai testi, non marittimi, chiamati a deporre innanzi alle Commissioni d'inchiesta sui sinistri marittimi verranno corrisposte le indennità, previste dal decreto ministeriale 1° agosto 1956 e cioè pari a quelle fissate dall'art. 1 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5, se residenti nella stessa sede della Commissione d'inchiesta e pari al trattamento di missione spettante ai funzionari dello Stato aventi qualifica di consigliere di II classe, se residenti in comune diverso da quello ove vengono chiamati a deporre.

Indennità ai testi non marittimi chiamati a deporre davanti alle Commissioni d'inchiesta.

57. — Ai componenti della Commissione d'inchiesta ed al Segretario, che partecipano alle sedute della Commissione stessa, spetta un gettone di presenza, la cui misura è prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5.

Indennità ai membri delle Commissioni di inchiesta.

Agli stessi membri che, per la partecipazione alla Commissione, si spostano fuori delle rispettive sedi di residenza, compete inoltre l'indennità di missione e il rimborso delle spese di viaggio (art. 471 del Regolamento).

Relativamente a tale missione, se trattasi di funzionari civili o militari, la misura è determinata dalle disposizioni legislative vigenti in materia.

I membri delle Commissioni ed i periti ad esse aggregati, estranei all'Amministrazione dello Stato, sono equiparati ai funzionari dello Stato di grado VI, secondo il decreto ministeriale 6 marzo 1955 (*Gazzetta Ufficiale* n. 155 dell'8 luglio 1955) ai soli fini della corresponsione dell'indennità di viaggio e missione.

Ai membri delle Commissioni Speciali d'inchiesta nominati in virtù dell'ultimo comma dell'art. 580 Cod. Nav., se estranei alla Amministrazione dello Stato, compete il trattamento previsto dal decreto ministeriale 1° agosto 1956.

Le parcelle delle indennità per viaggio e missione dovute, sia ai membri delle Commissioni, sia ai testi marittimi e non marittimi, dovranno essere trasmesse al Ministero corredate dal foglio di viaggio e dai biglietti ferroviari.

Nei riguardi della liquidazione dei gettoni di presenza, si richiamano le seguenti disposizioni emanate con la Circolare n. 1156 in data 25 giugno 1955 (Direz. Gen. P. P. e Personale) circa i documenti richiesti:

GG. e Personale) circa i documenti richiesti:

a) Provvedimento, in duplice, di convocazione dei componenti delle Commissioni d'inchiesta che, di volta in volta, prendono parte alle riunioni, con citazione, nelle premesse, degli estremi del Decreto Ministeriale di nomina e con l'aggiunta della seguente dicitura:

« Le funzioni di segretario saranno espletate da..... ».

b) dichiarazione, in duplice copia, di tutti i componenti, del seguente tenore: « Dichiaro sotto la mia personale responsabilità che per il mese di non è stato attribuito dall'Amministrazione dello Stato, anche con ordinamento autonomo, un numero di presenze superiori al limite di 12 mensili, stabilito dall'art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5 ».

c) dichiarazione del Direttore Marittimo indicante i giorni di riunione della Commissione d'inchiesta ed il numero complessivo dei gettoni di presenza liquidare ad ogni componente, tenendo presente che non può essere assegnato

più di un gettone giornaliero, anche se la Commissione si sia, eventualmente, riunita due volte nello stesso giorno, oppure se l'avente diritto abbia partecipato, nello stesso giorno, a più Commissioni;

d) dichiarazione degli interessati, munita del visto del Direttore Marittimo, così compilata: « Il sottoscritto (qualifica)..... non dipende nè dall'Amministrazione dello Stato, nè dalle Provincie, Comuni, Istituzioni di Assistenza e Beneficenza o, in genere, da Enti di diritto pubblico ».

Per la liquidazione è competente la Direzione Generale degli Affari Generali e del Personale di questo Ministero e pertanto le relative richieste devono essere inoltrate a tale Direzione Generale.

Alle indennità da liquidarsi saranno applicate le ritenute di legge.

Intervento di liberi professionisti.

59. — Nei casi speciali di assoluta necessità, in cui si dovesse ricorrere all'opera di liberi professionisti di notorio valore, i Signori Direttori Marittimi dovranno richiedere la preventiva autorizzazione al Ministero, proponendo l'onorario da corrisondersi per il complesso del compito che dovrebbe essere loro affidato, determinato in rapporto alla natura del lavoro ed al tempo presumibile occorrente per eseguirlo.

Il Ministro

MACRELLI