

LE NOZIONI DI SINISTRO, INCONVENIENTE E INCIDENTE NELLA SICUREZZA MARITTIMA E AERONAUTICA

Mariagrazia Cammaroto

SOMMARIO: 1. Le nozioni di sinistro, inconveniente ed incidente nella sicurezza marittima. – 2. Le nozioni di sinistro, inconveniente ed incidente nella sicurezza aeronautica. – 3. Conclusioni.

1. – Il termine «sinistro»¹ genericamente indica un evento che cagiona un «pregiudizio»² a persone o cose. Nel codice della navigazione non si ritrova una definizione espressa di sinistro, il legislatore all'art. 589 c. nav. ha individuato esclusivamente una serie di eventi pregiudizievoli che comunque non compongono - secondo dottrina e giurisprudenza - un elenco esaustivo e tassativo³. In questo senso parte della dottrina ha individuato nell'art. 589 c. nav. una finalità puramente processuale volta a fissare regole di competenza per materia e per valore, nonché per territorio in combinato disposto con l'art. 590 c.nav. La non esaustività di questo elenco si desume dalla cause marittime in esso elencate non sempre aventi ad oggetto un sinistro della navigazione, ma concernenti anche liti inerenti l'uso commerciale del mezzo e rapporti obbligatori collegati solo indirettamente con il sinistro (si pensi in tal senso ai danni derivanti dall'uso di un meccanismo di carico e scarico)⁴.

¹ La cui radice etimologica si rintraccia nell'aggettivo latino *sinister*, ossia «contrario», «avverso», B. Franchi, *Le inchieste aeronautiche*, Milano, 2004, 49 s.

² Cfr. Latino *praeiudicium* «giudizio anticipato». Sebbene la voce sia in se stessa neutra, potendo un pregiudizio essere sia favorevole sia sfavorevole, in pratica la parola reca in sé solo una connotazione negativa.

³ S. La China, *Cause marittime*, in *Enc. Giur.*, VI, Roma, 1988, 2 ss.; A. Rivara, *Sinistri marittimi nel diritto processuale*, in *Dig. Comm.*, XIV, 20 s. In particolare secondo T. Testa, *Le inchieste sui sinistri della navigazione*, Milano, 1958, 16 s., Id., *Rilevanza processuale della relazione di eventi straordinari*, in *Riv. Dir. Nav.*, 1954, I, 284 s.

⁴ S. La China, *Cause marittime*, cit., 2; Rivara, *Sinistri marittimi nel diritto processuale*, cit., 20; Testa, *Le inchieste sui sinistri della navigazione*, cit., 16, Id., *Rilevanza processuale della relazione di eventi straordinari*, cit., 284. Dello stesso parere anche la giurisprudenza che ha considerato perfettamente non coincidente l'elenco della cause elencate nell'art. 589 c.nav. e l'evento oggetto di

La dottrina prevalente⁵ ha precisato che sono elementi del sinistro marittimo: l'evento di danno o di pericolo che si ripercuote sull'unità navale, la situazione di minaccia per l'incolumità delle persone, dei beni e per la stessa sicurezza della navigazione nel suo complesso.

Il sinistro marittimo non sembra differire, dunque, dal sinistro generalmente inteso quale «evento che cagiona un danno», tranne che per la materia speciale della navigazione⁶.

Delimitano l'ambito di applicazione di questa nozione i cd "incidenti non di scarsa importanza" realizzati durante le operazioni di un'unità navale⁷. La nozione di incidenti di scarsa rilevanza era già compresa nella circolare dell'allora Ministero della marina mercantile – Sinistri marittimi. In questa circolare vi era un elenco meramente esemplificativo della nozione di incidente di scarsa rilevanza, comprensivo di diverse tipologie di eventi (incidenti occorsi durante le manovre di ormeggio e disormeggio, rimorchio portuale, incidenti che rechino danni a pontoni o chiatte o galleggianti addetti a servizi

inchiesta ai sensi degli artt. 578 e 579 c.nav., conformemente la controversia promossa da un'impresa di rimorchio per l'assistenza preventiva antincendio nel porto a nave petrolifera, disposta coattivamente dall'autorità marittima, rientra nelle cause dell'art. 589 c.nav. pur non derivando da un sinistro della navigazione (Com. Porto Bari, 20 aprile 1952, in *Riv. Dir. nav.*, 1954, II, 19 s.), ed invece la questione concernente le lesioni provocate da una nave ad un uomo in mare non rientrano nella locuzione «danni dipendenti da urto di navi» di cui all'art. 589 c. nav. Cass. 22 giugno 1979 n. 3512, in *Dir. mar.*, 1980, I, 394 s.

⁵ Cfr. sulla nozione di sinistro marittimo, Testa, *Le inchieste*, cit., 17; C. Ingratoci, *Le inchieste sui sinistri marittimi*, in questa *Rivista*, www.giureta.unipa.it, VI, 2008, 1 s.

⁶ Si indica la seguente bibliografia essenziale sulle inchieste e i sinistri marittimi: La China, *Cause marittime*, cit., 2, e *Sinistri marittimi (diritto processuale)*, in *Noviss. dig. it.*, XVII, 449 s. e *Inchieste marittime*, in *Enc. giur.*, XVI/1989; Rivara, *Sinistri marittimi nel diritto processuale*, in *Dig. Sez. Comm.*, XIV, 1997, 19 s.; Testa, *Le inchieste*, cit., 20 s.; F.A. Querci, *Le inchieste marittime ed aeronautiche*, in *Enc. del Dir.*, Milano, 1970, XX, 1026 s.; M. Grigoli, *Diritto della navigazione*, Torino, 1982, 295 s.; G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, 2, Milano, 1987, 2007 s.; Angelone, *Le inchieste sui sinistri marittimi e le interrelazioni con altri tipi di inchieste*, in *La sicurezza del lavoro sulle navi e nei porti*, Milano, 2001, 9 s.; Di Bona, *Le inchieste sui sinistri marittimi*, in *La sicurezza della navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale* (a cura di Mancuso-Romana), Palermo, 2006, 123 s.; in particolare sulla nozione di sicurezza della navigazione, come specie del più vasto genere corrispondente alla pubblica incolumità, De Vincentiis, *Sicurezza della navigazione (reati contro la)* in *Nss. d. it.*, XVII, 1970, 280 s.; Turco Bulgherini, *Sicurezza della navigazione*, in *Enc. dir.*, XLII, 1990, 461 s.; Montanara, *Sicurezza della navigazione (reati contro la)*, in *Enc. dir.*, XLII, 1990, 487 s.

⁷ Circolare dell'allora Ministero della Marina Mercantile – Sinistri marittimi, serie II, n.1 dell'8 gennaio 1963; Cfr. Ingratoci, *Le inchieste sui sinistri marittimi*, cit. 3.

nei porti, o ancora principio di incendio di navi in porto che arrechi lievissimo danno ecc...), accomunate dalla potenziale pericolosità o anche modesta entità dei danni eventualmente arrecati alle cose, e non alle persone, tali da non determinare comunque un pregiudizio attuale per la sicurezza della navigazione. Al verificarsi di questi incidenti l'autorità marittima sarà tenuta soltanto a raccogliere gli elementi essenziali sull'accaduto ed a trasmettere una succinta relazione al Ministero competente.

Non sembra, infatti, che possano rientrare nella nozione rilevante di sinistro ai fini di un'eventuale inchiesta i danni ad esempio che si verificano nel corso di manovre di ancoraggio ed ormeggio, quelli causati dall'uso di meccanismi di carico e/o scarico o dal maneggio di merci in porto o ancora i danni cagionati dalle navi alle reti o attrezzi della pesca.

Parte della dottrina⁸, richiamandosi all'elencazione non esaustiva dell'art. 589 c.nav., ha operato una distinzione tra sinistro tipico ed atipico, facendo rientrare in quelli tipici le fattispecie che godono di una denominazione specifica (quali naufragio, sommersione, urto, investimento contro opere fisse o fondo solido, incaglio, arenamento, incendio, esplosione) ed in quelli atipici quei sinistri che privi di denominazione *ad hoc* si concretizzano in un evento concernente la sfera nautica, che sia idoneo a mettere in pericolo la sicurezza della navigazione, e, dunque, l'incolumità pubblica. Comunque sembra preferibile parlare più genericamente di differenti fattispecie di sinistro in vario modo qualificate in funzione dell'incidenza sulla sicurezza della navigazione.

Spetterà all'interprete il compito di orientarsi tra le molteplici fattispecie esistenti qualificando l'evento a titolo di sinistro o piuttosto quale "incidente di non scarsa importanza" e, quindi, come accidente della navigazione o «fortuna di mare». Intendendosi quest'ultimo un evento anomalo e fortuito che non ricadendo direttamente sul mezzo nautico (es. avaria merci) non incide in concreto sulla sicurezza della navigazione. Nozione più astratta ed ampia rispetto a quest'ultima è quella di "avvenimento straordinario"⁹, che concerne qualsiasi fatto anomalo, volontario o fortuito, relativo al mezzo, al

⁸ Rivara, *Sinistri marittimi nel diritto processuale*, cit., 20 s.

⁹ Sulla nozione di evento straordinario cfr. M.P. Rizzo, *La definizione di evento straordinario in relazione all'istituto della denuncia ex art. 182 c.nav.*, in *Trasporti*, 1993, 121 s..

carico, o alle persone a bordo ¹⁰ che si sia verificato durante la navigazione ¹¹. Eventi questi che anche se non integranti una fattispecie di sinistro potranno essere oggetto di procedimenti di notifica ¹², così come si desume dall'art. 182 c. nav. concernente la « denuncia di avvenimenti straordinari », dall'art. 304 c. nav. rubricato «relazione di eventi straordinari», ed ancora dalla procedura di rapportazione di cui all'art. 17 del d.lg. 19 agosto 2005 n.196.

La relazione di mare concernente questi eventi straordinari è a sua volta sottoposta, comunque, ad un procedimento di verifica suddiviso in due parti:

- una prima investigazione sommaria ad opera dell'autorità (portuale o consolare) che riceve la relazione;
- una successiva trasmissione degli atti al Presidente del Tribunale

L'Autorità giudiziaria, non appena recepisce gli atti, procede in via d'urgenza, ad un'ulteriore ed approfondita verifica tramite gli ordinari strumenti probatori a sua disposizione (interrogatorio dell'equipaggio e dei passeggeri, e/o ispezione giudiziale della nave e del carico).

Nelle varie fasi del procedimento di verifica è ammessa la presenza di tutti gli interessati ¹³, direttamente o a mezzo di rappresentanti, le cui eventuali dichiarazioni vengono riportate nel processo verbale.

Importante è sottolineare che la verifica giudiziale della «relazione di

¹⁰ Testa, *Le inchieste sui sinistri della navigazione*, cit., 18 s.; C. Medina, *Di alcune questioni concernenti le inchieste sui sinistri della navigazione*, in *Riv. Dir. nav.*, 1968, 2, 117 s.; G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, parte 1, 2, Milano, 1957, 2021 s.

¹¹ La giurisprudenza di merito ha escluso l'applicazione della procedura in questione alle ipotesi di eventi verificatisi su nave ferma in porto o su chiatta adibita alle operazioni di sbarco e carico, così Trib. Genova 22-3-1954, *TG*, 1954, p. 115 e Trib. Genova, 14-4-1954, *DM*, 1954, 680.

¹² Cfr. Rizzo, *La definizione di evento straordinario in relazione all'istituto della denuncia ex art. 182 c.nav.*, cit., 121 s.

¹³ La nozione di interessati è stata interpretata in dottrina in senso molto ampio, in particolare cfr. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 2014 s., il quale vi ha fatto rientrare « proprietario e/o armatore della nave, comandante ed equipaggio, pilota, passeggeri o terzi estranei alla spedizione che abbiano riportato lesioni nel sinistro o, in caso di morte, i loro aventi diritto, aventi diritto alle merci trasportate, assicuratori della nave, del carico, delle persone trasportate e dell'equipaggio e chiunque in genere abbia interesse nella nave, nelle sue pertinenze e nel carico e, inoltre, i terzi danneggiati nella loro proprietà dal sinistro, come i proprietari, armatori, passeggeri e aventi diritto al carico di altre navi coinvolte nel sinistro o proprietari di beni marini o terrestri danneggiati o inquinati, i loro assicuratori o soggetti diversamente interessati nelle relative spedizioni»:

mare» è mezzo di istruzione preventiva ed i fatti che ne risultano positivamente accertati costituiscono prove, nelle eventuali successive fasi di cognizione, fino a che non venga dimostrato il difetto di veridicità¹⁴.

L'art. 2 lett. *t*) del d.lg. 196 del 2005 rinvia per gli eventi che coinvolgono navi passeggeri e merci di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate alle nozioni dell'IMO in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi. Questo Codice, com'è noto, opera una distinzione tra "*very serious causalities*" e "*serious causalities*" che trasposta nel nostro ordinamento grazie al rinvio attuato dalla norma sopra citata implica una distinzione tra sinistro marittimo « molto grave » e «grave» e «incidente marittimo», intendendosi per quest'ultimo quell'evento che non superando la soglia del pericolo di danno presuppone per l'amministrazione solo la facoltà e non anche l'obbligo di avviare l'inchiesta¹⁵.

2. – Il dibattito concernente l'individuazione del «sinistro della navigazione aerea» è stato sopito dall'intervento del legislatore del 1999 che all'art. 2 d.lgs. n. 66/1999 ha individuato una serie di ipotesi specifiche di sinistro aeronautico, così come disposto dalla direttiva 94/56/CE del 21 novembre 1994 conformemente alle previsioni dell'Annesso 13 della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, fonte primaria di tali definizioni¹⁶.

Il termine sinistro viene sostituito da quello di «incidente» e di «inconveniente» rispettivamente corrispondenti alle nozioni di *accident* (incidente) ed *incident* (inconveniente o evento di pericolo) dell'Annesso 13¹⁷, intendendosi

¹⁴ G. Berlingieri, *Note sul valore probatorio della relazione di inchiesta sui sinistri marittimi*, in *Dir. mar.*, 1959, 523 s.

¹⁵ Sul punto Di Bona, *Le inchieste sui sinistri marittimi*, cit., 123 s.

¹⁶ Annesso 11 (*Air Traffic Services*), luglio 2001, cap.1(definizione). Parimenti, il *Manual of Aircraft Accident Investigation* (cfr. *Appendix 1* del Doc 6920 – AN/855/4, IV, 1970) definisce l'incidente d'aviazione – sempre in relazione alle inchieste – come quell'avvenimento, associato all'utilizzazione dell'aeromobile, per il quale delle persone rimangono uccise o ferite oppure l'aeromobile cagiona o subisce danni. Anche la definizione di inconveniente coincide con quella dell'Annesso 13. La stessa definizione di *accident* si ritrova nell'*International Civil Aviation Vocabulary*, Doc 9713, parte 1, Montreal, 2001, 10.

¹⁷ Si indica la seguente bibliografia sugli incidenti aerei anteriori alla riforma legislativa operata con il d.lgs. 1999 n. 66: Testa, *Le inchieste sui sinistri della navigazione*, cit., passim; G. Vago, *Le inchieste sugli incidenti aerei*, in *Dir. aereo*, 1962, 110 s.; Querci, *Inchieste marittime ed aeronautiche*, cit., 1026 s.; Savoia, *Sinistri aeronautici*, in *Noviss. Dig. it.*, XVII, Torino, 1970, 447 s.; A. Antonini, *Le inchieste sugli incidenti aerei*, in *Dir. mar.*, 1991, 133 s.; Id., *Sinistri aeronautici*, in *Dige-*

con il primo quell'evento, associato all'impiego di un aeromobile, nel quale, sotto il profilo delle conseguenze, una persona riporti lesioni gravi o addirittura mortali oppure l'aeromobile subisca un danno o un'avaria strutturale importante o sia scomparso o completamente inaccessibile e con il secondo, invece, un evento diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni, producendo lesioni personali di modesta entità o danni lievi all'aeromobile, o che sia potenzialmente idoneo a provocare dei danni¹⁸.

Per quanto riguarda la nozione di incidente, sembra che il legislatore del 1999 abbia voluto da un lato mantenere l'ampia portata che già in passato era riconosciuta nel vecchio impianto codicistico, facendovi rientrare qualsiasi fatto – involontario, incolpevole, inaspettato, improvviso – idoneo a cagionare un danno, dall'altro abbia inteso restringerne l'ambito in relazione sia alle cause, essendo ormai escluse le cause naturali, di autolesionismo, o cagionate da altre persone, sia alle conseguenze, dovendo attenere solo a quelle tassativamente previste dalla legge¹⁹. L'inconveniente poi a sua volta si distingue in inconveniente lieve o grave a seconda che abbia provocato esclusivamente un pregiudizio per la sicurezza, o, comunque, si fondi su circostanze dalle quali si possa desumere che sia stato sfiorato l'incidente. Esso attiene, in sostanza, ad una fase precedente l'incidente rappresentando un mancato incidente, un pericolo di danno. Solo, però, l'inconveniente grave sfocia obbligatoriamente in un'inchiesta (art. 826 c. nav. così come modificato dall'art. 17 d.lgs. 66/1999).

Questa tipologia di sinistro, così, definita costituisce una delle novità più importanti introdotte dal d.lgs. 66/99 che ben si conforma alla natura pre-

sto, XIV, *Commerciale*, 11 ss; sui medesimi incidenti successivamente alla riforma: B. Franchi, *Le inchieste sui sinistri della navigazione aerea*, in *Dir.mar.*, 1998, 219 s.; Franchi, *Le inchieste aeronautiche*, cit., passim.; G. Camarda, *Le inchieste sui sinistri aeronautici*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1998, 106 s.; Pellegrino, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici*, Milano, 2007, passim;

¹⁸ Cfr. Querci, *Inchieste marittime e aeronautiche*, cit., 1028 s.; Id., *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, 687 s. Secondo l'A. il sinistro è “quell'accadimento che, riverberandosi pregiudizievolemente su un elemento costitutivo e vitale del veicolo, ne impedisce il sicuro impiego e la tecnica funzionalità, si da determinare un pericolo o una lesione di quel bene giuridico che è rappresentato dall'incolumità della spedizione”; più in generale come “pregiudizio per la sicurezza della navigazione” cfr. Testa, *Le inchieste*, cit., 20 e G. Vago, *Le inchieste sugli incidenti aerei*, cit., 111 s..

¹⁹ Pellegrino, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici*, cit., 27 s.

ventiva delle inchieste rappresentando uno strumento fondamentale per il reperimento di dati e notizie utili ai fini delle individuazione e della prevenzione di incidenti senza che però si sia verificato alcun evento “tragico” in concreto

Si può dire, quindi, che attraverso la nozione di inconveniente si sia voluto fornire agli inquirenti tecnici uno strumento che operi a prescindere dai limiti più ristretti dell'incidente che, com'è noto, ha quale presupposto l'elemento del danno. Quest'ultimo segna, infatti, il *discrimen* nel binomio incidente/inconveniente ove, invece, è sufficiente la sola messa in pericolo della sicurezza del volo²⁰. La genericità della nozione di inconveniente rispetto a quella di incidente emerge con evidenza dalle stesse definizioni normative fornite nell'art. 2 del d. lgs. 66/1999 più specifica e dettagliata quella di incidente più generica e residuale quella di inconveniente, inteso come «evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni». Meno generica rispetto alla nozione di inconveniente è quella di inconveniente grave (art. 2, comma 1, lett. *m*) definito quale «inconveniente le cui circostanze rilevino che è stato sfiorato l'incidente». Tralasciando in questa sede una valutazione puramente terminologica sull'idoneità o meno del termine “inconveniente” ad indicare la sussistenza di un rischio o di un pericolo piuttosto che di una mera anomalia²¹ bisogna soffermarsi sul campo di applicazione di queste nozioni. Presupposto essenziale per il concretizzarsi di un sinistro o di un incidente è il danno o il pericolo cagionato alla sicurezza aerea e pertanto è questo l'elemento che rende speciale il sinistro aeronautico, sia esso incidente o inconveniente, rispetto al sinistro comune. Non ogni evento di danno o di pericolo può integrare un'ipotesi rilevante ai fini dell'inchiesta ma esclusivamente quella che cagioni un danno o un pericolo non solo all'incolumità delle persone o alla struttura dell'aeromobile ma anche ed in particolare alla

²⁰ Si sono occupati della questione in dottrina con riferimento in particolare alla navigazione marittima, G. Pescatore, *Problemi giuridici attuali della sicurezza della navigazione*, in *Riv. Dir. nav.*, 1963, I, p. 148 s.; G. Righetti, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Noviss. Dig. It.*, Torino, XVII/1970, 291 s.; Id., *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Noviss. Dig. It., App.*, Torino, VII/1987, 208 s.; M. Grigoli, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, Milano, 1989, 1, 12 ss.; M.L. Corbino, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Dig. comm.*, Torino, XIII/1996, 409 s.

²¹ Terminologia già presente nella circolare di Civilavia del 17 gennaio 1977 (*Eventi aeronautici dannosi: incidenti e inconvenienti*) in *Air Press*, 3/1994, 145 s. Sulla stessa rivista v. articolo dal titolo: *Cos'è un incidente e cosa non lo è*, *ivi*, 26/1994, 1230 s.

sicurezza della navigazione aerea. Ciò che rileva, dunque, sia nel caso di incidente sia in quello di inconveniente è la compromissione della sicurezza determinata dall'accadimento²² restando, invece, estranee l'imputabilità dell'evento al fattore umano o ad altra causa (forza maggiore, fortuito) e di conseguenza anche la qualificazione del fatto sul piano soggettivo quale doloso, colposo, fortuito ed incolpevole.

Come si desume dalla lett. *m*) dell'art. 2 d. lgs. 66/99 si ritrova anche in materia di sinistri aeronautici un'elencazione concernente gli inconvenienti, ma in questo caso lo stesso legislatore ha evitato qualsiasi dubbio concernente la tassatività o meno della stessa precisando che si tratta di un'indicazione a titolo puramente esemplificativo.

Tuttavia ci si chiede se in concreto sia chiara la linea di confine esistente tra incidente e inconveniente ed in particolare tra incidente ed inconveniente grave. Come si è detto, si dovrebbe parlare di incidente ove si tratti di un danno in concreto realizzatosi ed, invece, di inconveniente ove si tratti di un pericolo di danno poi non concretizzatosi. L'Annesso 13 in proposito riporta la differenza tra incidente ed inconveniente grave esclusivamente alle loro conseguenze: irreversibili e catastrofiche nel primo caso mentre al limite dell'irreversibilità e catastroficità nel secondo²³.

Spetterà, dunque, all'ANSV qualificare quei fatti non rientranti espressamente fra quelli elencati nella lett. *m*) dell'art. 2 a titolo di incidente o di inconveniente grave valutando le conseguenze da essi discendenti, scelta, comunque, non irrilevante sotto il profilo giuridico se si pensa che da ciò dipende l'obbligatorietà o la discrezionalità delle inchieste.

In proposito in dottrina è stato individuato quale soggetto interno all'ANSV chiamato a compiere tale qualificazione il collegio trattandosi non di una mera valutazione tecnica ma di una valutazione giuridica incidente sulla sicurezza del volo, che come tale non può essere rimessa solo al personale tecnico investigativo, salvo poi delega del collegio al presidente o al segretario generale per ragioni di tempestività²⁴.

²² Cfr. A. Antonini, *La natura giuridica e l'efficacia degli atti investigativi dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza del volo, Relazione al Seminario di studi, L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo nel quadro dell'ordinamento interno e comunitario*, Palermo, 14 – 15 aprile 2000, 2 s.

²³ Cfr. sul punto Franchi, *Le inchieste aeronautiche*, cit., 54 s.

²⁴ Franchi, *Le inchieste*, cit., 56 s.

3. – Perplessità derivano dall'individuazione della non sempre chiara linea di confine esistente tra sinistro marittimo ed "incidente di non scarsa importanza" e tra incidente aeronautico, inconveniente ed inconveniente grave discendendo da questa qualificazione conseguenze giuridiche più che rilevanti, quali l'obbligatorietà o meno delle inchieste.

Incertezze maggiori desta la non corrispondenza delle nozioni utilizzate in ambito marittimo con quelle utilizzate in ambito aeronautico così come introdotte rispettivamente dal rinvio operato alle disposizioni IMO ed all'Annesso 13 ICAO.

L'incidente marittimo può corrispondere alla nozione di inconveniente aeronautico lieve ma non a quella di incidente aeronautico, ciò perché per incidente marittimo si intende quell'evento che non superando la soglia del pericolo di danno per la sicurezza della navigazione non implica alcun obbligo di inchiesta e per inconveniente aeronautico un evento diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni, o che sia potenzialmente idoneo a provocare danni. Si tratta in entrambi i casi di fattispecie incentrate su un evento di lieve entità dalle quali non scaturisce un obbligo di inchiesta.

Di converso si avrà una corrispondenza parziale tra la nozione di incidente aeronautico e quella di sinistro marittimo «grave» o «molto grave» intendendosi con il primo quell'evento, associato all'impiego di un aeromobile, nel quale sotto il profilo delle conseguenze una persona riporti lesioni gravi o addirittura mortali oppure l'aeromobile subisca un danno o un'avaria strutturale importante o sia scomparso o completamente inaccessibile, e con il secondo ogni evento straordinario o dannoso connesso o causato durante le operazioni di un'unità navale, tale da determinare la perdita anche presunta della nave o, comunque, in modo da comprometterne l'efficienza creando un pericolo per la stessa nave, per le persone a bordo o un rischio di danneggiamento per l'ambiente marino, la morte o il ferimento grave di una persona, danni materiali a strutture o installazioni o danni all'ambiente marino. È una corrispondenza parziale poiché nell'incidente aeronautico si richiede necessariamente il concretizzarsi di un danno invece nel sinistro marittimo rientrano sia gli eventi di danno sia quelli di pericolo purché vi sia un'incidenza sulla sicurezza della navigazione.

In questo “schema” dovrebbero poi trovare collocazione anche gli avvenimenti straordinari e gli incidenti di non scarsa importanza, fattispecie che attengono ad eventi anomali e fortuiti non ricadenti direttamente sul mezzo nautico e come tali non in grado di incidere in concreto sulla navigazione. In ambito aeronautico manca, però, una corrispondenza a queste nozioni in quanto, come si è detto, lo stesso inconveniente lieve presuppone quantomeno un’incidenza sulla sicurezza della navigazione e quindi l’integrazione di una fattispecie di pericolo di incidente, o quale mero pregiudizio alla sicurezza oppure ove si tratti di inconveniente grave come circostanza/e da cui si desuma che sia stato sfiorato l’incidente.

Dallo schema sopra delineato emerge con assoluta evidenza un proliferare di nozioni non facilmente coordinabili fra loro che rischiano di confondere e rallentare l’operato dell’interprete.

Sarebbe stato preferibile, pertanto, proporre una nozione unitaria di sinistro, operante sia in ambito aeronautico sia in ambito marittimo, come l’“inconveniente tecnico”. All’interno, poi, di questa nozione nella quale si sarebbe collocata ogni messa in pericolo o lesione della sicurezza della navigazione, si poteva procedere ad una graduazione delle misure applicabili solo su un piano effettuale e non puramente terminologico, in funzione dell’incidenza di ogni singolo evento sulla sicurezza della navigazione marittima o aerea.

Maggiore chiarezza sugli incidenti in particolare nel settore del trasporto marittimo probabilmente si avrà con il recepimento in Italia entro il 17 giugno 2011 della Direttiva 23 aprile 2009 n. 2009/18/CE²⁵, del Parlamento europeo e del Consiglio, entrata in vigore il 17 giugno 2009 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchiesta sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica anche la direttiva 2002/59/CE, il cui art. 11 «Indagini sui sinistri» è stato soppresso. Questa direttiva ha ad oggetto i sinistri e gli incidenti marittimi che coinvolgono navi battenti bandiera di uno Stato membro, che si verificano nel mare territoriale e nelle acque interne, come definiti nell’UNCLOS, e che incidono sugli interessi rilevanti degli Stati membri. Per quanto riguarda le definizioni di sinistro ed incidente marittimo si rinvia al codice IMO confermando la progressione esistente tra «sinistro marittimo», «sinistro molto grave» e «incidente marittimo».

²⁵ Direttiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, in GUUE L.131 del 28 maggio 2009.

In particolare la finalità che si intende perseguire con la Direttiva n. 2009/18 è il mantenimento di un elevato livello di sicurezza del trasporto marittimo in Europa con una riduzione del numero di sinistri e di incidenti marittimi. A tal fine è necessario assicurare un'efficiente organizzazione dell'attività di inchiesta svolta in cooperazione con tutti gli Stati membri interessati a prenderne parte ed una concreta prevenzione di sinistri che causano la perdita di vite umane, di navi e l'inquinamento dell'ambiente marino. Ogni Stato membro ha il dovere di garantire che le inchieste siano svolte da inquirenti debitamente qualificati e competenti sotto il controllo di un organo o ente indipendente dotato dei necessari poteri per evitare qualsiasi conflitto di interesse e che operi in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria.

L'importanza delle inchieste nella prevenzione degli incidenti e dei sinistri è, in particolare, sottolineata nei vari "considerando" della direttiva in cui si prevede, fra gli altri, il dovere per gli Stati membri di proteggere le deposizioni testimoniali relative a un sinistro prevenendo un loro uso per scopi diversi dalle inchieste di sicurezza ed evitando ogni discriminazione o ritorsione contro i testimoni per la partecipazione alle inchieste stesse. In questo senso per un maggiore controllo dell'attività degli inquirenti tecnici si richiede che ogni sinistro o incidente marittimo sia oggetto di una sola inchiesta condotta da uno Stato membro o eventualmente da due Stati membri di cui uno solo dirige l'inchiesta ed il secondo partecipa in quanto titolare di interessi rilevanti. In via eccezionale si ammettono inchieste parallele coinvolgenti due o più Stati membri ove ciò è necessario per la bandiera dell'imbarcazione interessata, la localizzazione del sinistro o la nazionalità delle vittime.