



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime

INTERIM REPORT

**SINISTRO MARITTIMO/DECESSO OCCORSO IN DATA 29.07.2025 A BORDO DELLA
M/N “JOLLY VERDE” – NUM. IMO 9320441, ALLA PARTENZA DAL PORTO DI
KARACHI (PAKISTAN)**



28 luglio 2026



Premessa

L'attività dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime ha come unico obiettivo la prevenzione di incidenti e inconvenienti futuri, individuando le cause tecniche che hanno generato l'evento e formulando eventuali raccomandazioni di sicurezza agli operatori del settore.

Il presente rapporto d'inchiesta è stato condotto dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime in modo indipendente, secondo le disposizioni ed i criteri del decreto legislativo n. 165/2011, della direttiva 2009/18/CE e del Codice dei sinistri dell'IMO.

L'obiettivo della presente indagine tecnica è quello di prevenire ogni possibile futuro incidente di questo tipo, attraverso l'accertamento e l'analisi delle relative cause e circostanze.

Le indagini, svolte secondo la disciplina stabilita dal citato Decreto, non sono finalizzate a determinare alcun tipo di colpa o responsabilità.

Il rapporto di questa inchiesta tecnica, anche in relazione ai risultati inclusi, alle conclusioni tratte ed alle raccomandazioni emesse, non può essere in alcun modo considerato come fonte di prova in nessun procedimento amministrativo o penale.

È possibile riutilizzare gratuitamente questo documento in qualsiasi formato o supporto. È necessario che il documento sia riutilizzato con precisione e non in un contesto fuorviante. Il materiale deve essere riconosciuto come proprietà intellettuale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime e deve essere sempre riportato il titolo della pubblicazione di origine.

Dove sia stato identificato materiale il cui copyright appartiene a terze parti, si dovrà ottenere l'autorizzazione da parte dei titolari di copyright interessati.

Questo documento è disponibile su <https://digifema.mit.gov.it>



Sommario

1. Sintesi	5
2. Dati oggettivi	6
2.1 Dati della nave	6
2.2 Dati del viaggio	6
2.3 Equipaggio	7
2.4 Informazioni sul sinistro	7
3. Descrizione dell'evento	8
4. Analisi	11
5. Conclusioni	11



NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Risoluzione MSC.255 (84) relativa a “IMO Casualty Investigation Code”;
- Risoluzione IMO A.1075 (28) Linee guida per assistere gli investigatori durante l’attuazione del Codice IMO sulle inchieste sui sinistri marittimi;
- Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo;
- D. Lgs. 6 settembre 2011, n. 165 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE.

1. Sintesi

Il giorno 29 luglio 2025 la M/N JOLLY VERDE, n. IMO 9320441 di bandiera italiana, nave porta container, era ormeggiata nel porto di Karachi (Pakistan) ed erano in corso le operazioni commerciali, con partenza prevista per la serata.



Figura 1 – Posizione della M/N JOLLY VERDE nel porto di Karachi – (fonte Ignazio Messina &C SpA)

Intorno alle ore 11,15 tre marittimi, il nostromo e due giovanotti di coperta, iniziavano a movimentare, al fine di rizzarle in posizione di paratia e bloccarle, delle lastre di acciaio ubicate a poppa nell'upper deck. Il pacco di lastre, durante il tragitto da Mundra a Karachi, aveva rotto le cinghie di materiale sintetico che lo teneva ancorato in posizione di paratia e quindi le lastre erano appoggiate a terra. Durante le operazioni di movimentazione delle lastre, a causa di un movimento della nave, le lastre si abbatterono su uno dei due giovanotti di coperta. Il marittimo, rimasto gravemente ferito, soccorso e trasportato nell'ospedale di Karachi, poco dopo decedeva.

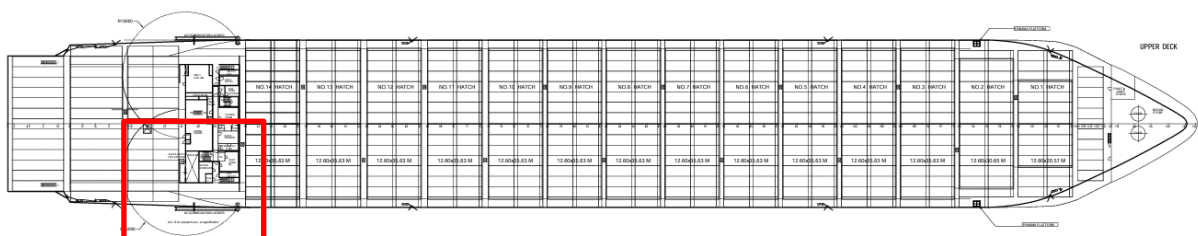


Fig. 2 – Area dove si è verificato il sinistro _ Upper deck lato dritta – (fonte Ignazio Messina &C SpA)

L'inchiesta di sicurezza è ancora in corso, questo documento rappresenta il rapporto provvisorio, previsto all'art. 14 del D. Lgs. 165/11.

**NOTA BENE**

Le informazioni contenute in questo rapporto intermedio derivano dall'iniziale notifica e dalle successive fasi dell'inchiesta sull'accaduto alla presente data di pubblicazione. I lettori sono avvertiti che c'è la possibilità che futuri nuovi dati sull'evento, che possano alterare le circostanze descritte in questo rapporto, potranno essere acquisiti nel corso dell'inchiesta di sicurezza.

2. Dati oggettivi**2.1 Dati della nave**

TIPO NAVE	CARICO SOLIDO – PORTA CONTAINER
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	IBLO
BANDIERA	ITALIA
NOME	JOLLY VERDE
NUMERO IMO	9320441
LUNGHEZZA TOTALE (m)	283
GT (tonn)	62702
ANNO DI COSTRUZIONE	2007
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE
FASE DEL VIAGGIO	ALLA PARTENZA
PARTE COINVOLTA	POPPIA
PORTO DI PARTENZA	GENOVA
PORTO DI DESTINAZIONE	JEDDAH
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	CARICO
GRAVITA' DELL'EVENTO	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE	NO
UNITA' AFFONDATA	NO
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	NO
PERDITA DI CARBURANTE	NO
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	NO
GRAVITA' EVENTO	MOLTO GRAVE-PERDITA VITE UMANE
MORTI/DISPERSI	SI

2.2 Dati del viaggio

LUOGO	ACQUE MARITTIME INTERNE – AREA PORTUALE
POSIZIONE GEOGRAFICA	Porto di Karachi (Pakistan)
STATO DEL MARE	0 – CALMO

**FORZA DEL VENTO**

1 – BAVA DI VENTO (2-3 NODI)

CONDIZIONI METEO

SERENO

VISIBILITÀ

BUONA (> = 0.5 / < 25.0 NM)

2.3 Equipaggio

L'equipaggio della M/N JOLLY VERDE risultava costituito da n. 25 (venticinque) membri, (nella tabella minima di sicurezza erano previsti 17 membri), di nazionalità mista, con prevalenza di italiani. La lingua ufficiale a bordo era l'inglese.

5. Porto di Provenienza/Destinazione Last Port of call/ Port of destination		E.T.O.	RUSSIAN
MUNDRA		Engine Cadet	ITALIAN
9. Grado Rank	10. Nazionalità Nationality	Bosun	ITALIAN
Master	ITALIAN	A.B.	ITALIAN
Chief Mate	ITALIAN	A.B.	FILIPINO
2nd Mate	ROMANIAN	A.B.	FILIPINO
3rd Mate	ITALIAN	O.S.	ITALIAN
3rd Mate	ITALIAN	O.S.	ITALIAN
3rd Mate	ITALIAN	O.S.	FILIPINO
Deck Cadet	ITALIAN	Fitter	FILIPINO
Chief Engineer	RUSSIAN	Oiler	FILIPINO
2nd Engineer	UKRAINIAN	Eng. Boy	ITALIAN
3rd Engineer	FILIPINO	Cook	ROMANIAN
4th Engineer	ITALIAN	Messman	ITALIAN

Fig. 3 – Estratto da IMO Crew list (fonte Ignazio Messina &C SpA)

Erano italiani il nostromo ed i due giovanotti di coperta coinvolti nell'evento.

I giovanotti di coperta (n. 3) erano in possesso del certificato STCW VI/1.

Il marittimo, deceduto nell'evento, aveva iniziato a lavorare con la Compagnia nel 2015 con la qualifica di mozzo; dalla fine del 2018 imbarcato con la qualifica di Giovanotto di coperta. Per la prima volta si era imbarcato sulla M/N JOLLY VERDE il 02.04.2025; era in possesso della certificazione di abilitazione come marittimo con designati compiti di sicurezza stabiliti dalla Regola VI/6 della STCW 78.

2.4 Informazioni sul sinistro

Il sinistro si verificava circa alle ore 11.15 circa del 29.07.2025, presso il porto di Karachi (Pakistan).

Classificazione IMO:

molto grave

Ai fini del Codice IMO per le investigazioni sui sinistri marittimi, Risoluzione IMO MSC.255 (84), l'evento straordinario è da classificare quale "sinistro molto grave" ("very serious marine casualty") in quanto ha avuto come conseguenza la perdita totale dell'unità.

Tipo evento:

infortunio marittimo

Data e ora:

29.07.2025 alle ore 11.15

Posizione e luogo del sinistro:

Porto di Karachi

Attività della nave e parte del viaggio:

fase di carico

Conseguenze: La caduta delle lastre di acciaio, durante l'operazione di movimentazione, provocava lo schiacciamento di un marittimo, rimasto gravemente ferito e successivamente deceduto.

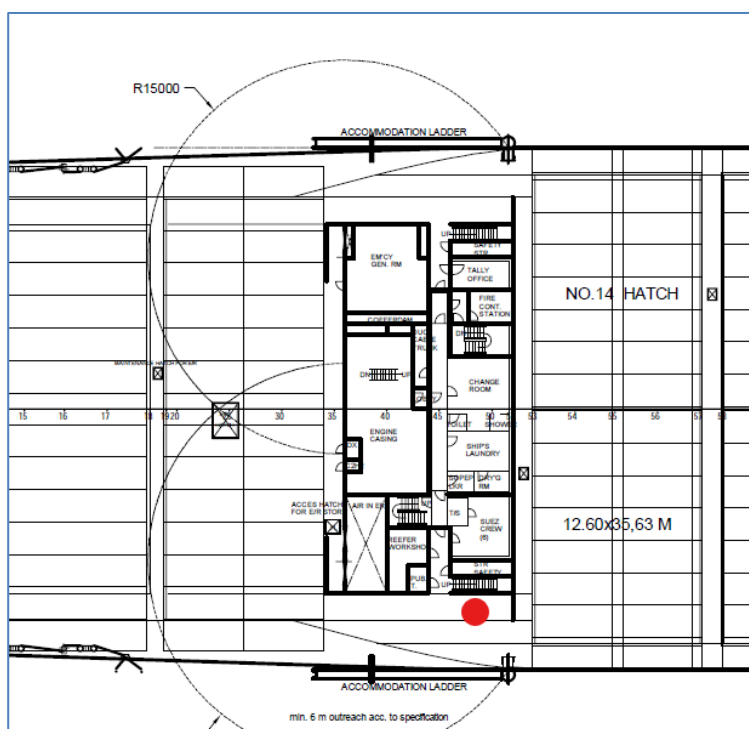


Fig. 4 – Luogo dell'incidente (fonte: Ignazio Messina &C SpA)

3. Descrizione dell'evento

La M/N JOLLY VERDE aveva iniziato il viaggio il giorno 15.06.2025 dal porto di Castellon (Spagna); i successivi scali effettuati, fino al giorno dell'evento: Genova, Napoli, Aqaba-Gedda, Jebel Ali, Mundra, Karachi.

Il giorno 26 giugno la M/N JOLLY VERDE salpava da Genova diretta a Napoli.

Sul ponte di coperta lato dritta in prossimità della scala di collegamento con il ponte superiore, era posizionato, già dalla partenza, un pacco di lastre di acciaio, di diversa lunghezza ed altezza, rimanenze di bacino, tenute insieme in posizione di "paratia" da cinghie di materiale sintetico.

Tra il 26 e il 27 luglio, nel tratto tra Mundra e Karachi, la M/N JOLLY VERDE si trovava ad affrontare una navigazione in condizioni meteo severe, dovute alla presenza dei monsoni.

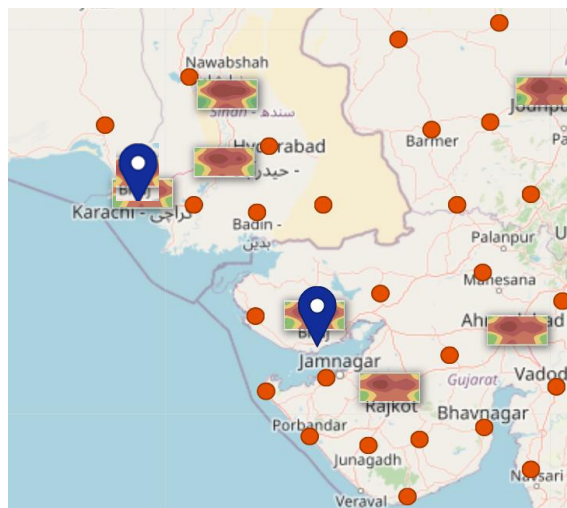


Fig. 5 – Tratta Mundra - Karachi (fonte web)

Durante il tragitto, il pacco di lastre di acciaio (ubicato nel ponte di coperta lato dritta, in prossimità dell'ingresso ai locali alloggio) tenute insieme da cinghie di materiale sintetico, a causa dei movimenti della nave, rompeva le cinghie e cadeva a terra, andando ad occupare lo spazio compreso tra la scala ed uno dei pilastri. Le lastre, complessivamente 14, erano di differenti dimensioni, sia in altezza che in larghezza, così come indicato nella tabella seguente:

Quantità	Spessore (mm)	Dimensioni (mm)
8	0,9	2.500 × 1.250
1	0,9	2.200 × 1.250
1	0,8	2.000 × 1.000
1	0,6	300 × 1.100
1	0,4	2.100 × 1.000
2	0,2	2.200 × 1.000

Fig. 6 – Caratteristiche delle lastre di acciaio (Fonte Ignazio Messina &C SpA)

La mattina del 29 luglio, durante le operazioni di carico prima della partenza per Gedda prevista per la sera dello stesso giorno, tre marittimi - un nostromo e due giovanotti di coperta-, iniziavano a movimentare le lastre nel tentativo di riportarle in posizione di “paratia” e di bloccarle nuovamente oltre che con cinghie di materiale sintetico anche con cavi in acciaio, prima di intraprendere la successiva fase di viaggio.

I due giovanotti di coperta si trovavano alle due estremità delle lastre e le mantenevano in posizione di “paratia”, mentre il nostromo si apprestava a mettere in tensione un cavo di acciaio utilizzato per ancorare il pacco delle lastre ad un punto fisso.



Fig. 7 – Ricostruzione delle posizioni nella fase precedente all'incidente (Fonte Ignazio Messina &C SpA)



Fig. 8 – Ricostruzione delle posizioni nella fase immediatamente precedente all'incidente (Fonte Ignazio Messina &C SpA)

Mentre il giovanotto di coperta prossimo al nostromo si spostava nella direzione del nostromo, anche l'altro marittimo, poi deceduto, si muoveva andandosi a trovare quasi al centro delle lastre. A causa di un movimento della nave, durante le operazioni di caricazione in atto, le lastre si abbattevano a terra colpendo uno dei giovanotti di coperta, schiacciandolo e provocandone il decesso.



Fig. 8 – Posizione del pacco di lamiera rizzate subito dopo l'evento (Fonte Ignazio Messina & C SpA)

4. Analisi

L'inchiesta di sicurezza sta analizzando l'evento per identificare eventuali problemi di sicurezza sottostanti e comprendere gli eventi che hanno influenzato le decisioni e le azioni intraprese a bordo.

5. Conclusioni

L'analisi approfondirà plausibilmente le seguenti tematiche:

- Movimentazione carichi accessori;
- Formazione dei marittimi.

Le lastre di acciaio, utilizzabili per eventuali lavorazioni di riparazione, durante un'operazione di movimentazione finalizzata al rizzaggio delle stesse, a causa di un rollio della nave, si sono abbattute colpendo uno dei marittimi impegnati nelle operazioni di movimentazione.

Al momento i dati acquisiti non consentono di trarre conclusioni definitive. Solo a completamento della fase di raccolta dati sarà possibile procedere in maniera compiuta all'analisi per individuare i diversi fattori che hanno determinato o hanno contribuito a determinare l'evento, valutando anche il fattore umano e l'interazione tra uomo, macchina ed organizzazione.