

# DIRITTO e TRASPORTI

**Direttore:** Luca Florenzano - **Comitato di direzione:** F. Paolo Li Donni, Giorgio Berlingieri.

**Comitato scientifico:** Alberto Batini, Andrea Berlingieri, Angelo Boglione, Giorgia Boi, Monica Brignardello, Alfredo Dani, Elda Turco Bulgherini, Pierangelo Celle, Sergio M. Carbone, Mauro Casanova, Mauro Chirco, Giuseppe Duca, Sergio La China, Marcello Ghelardi, Marco Lopez de Gonzalo, Andrea La Mattina, Marcello Maresca, Anna Masutti, Corrado Medina, Massimo Mordighia, Emilio Piombino, Vittorio Porzio, Maurizio Riguzzi, Carlo Rossello, Francesco Siccardi, Leopoldo Tullio, Sergio Turci, Enzio Volli, Stefano Zunarelli.  
**Comitato di redazione:** Rosellina Abate, Daniela Aresu, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Francesca D'Orsi, Daniela D'Alauo, Margherita Pace, Claudio Perrella, Giambattista Poggi, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Andrea Tracci, Cecilia Vernetti.

## Il "caso" della COSTA CONCORDIA



### Indice degli articoli

Introduzione e narrativa dei fatti.....	1	La sicurezza nella navigazione - normativa.....	11	Il reclamo alle Compagnie armatoriali per i danni a persone o cose ...	24
Descrizione della nave, caratteristiche, dotazioni e strumenti .....	2	La sicurezza nella navigazione - obblighi tecnici .....	12	La mediazione nell'ambito del trasporto passeggeri.....	26
Normativa nazionale e il codice del consumatore .....	4	Il salvataggio .....	13	La Mediation nell'esperienza anglosassone.....	27
Convenzioni internazionali e la normativa CE.....	5	La rimozione dei relitti.....	14	Le coperture assicurative Corpi .....	29
Limitazione della responsabilità .....	6	Inquinamento .....	16	Le coperture P&I.....	30
La giurisdizione .....	7	Indagini sui sinistri marittimi in Italia .....	19	Gli ingegneri Navali .....	31
Class action civile .....	8	Indagini sui sinistri marittimi in U.K. ....	20	I Liquidatori delle avarie marittime .....	32
Class action penale.....	9	Giurisprudenza nel trasporto di persone, bagaglio ed auto al seguito..	21	Il Collegio Controllo Avarie Marittime.....	33
		La disciplina di diritto inglese relativa ai reclami per danni al carico, passeggeri e bagagli.....	23	Le principali Associazioni .....	35
				Elenco degli autori in ordine di articolo.....	36

## Introduzione e narrativa dei fatti



di **LUCA FLORENZANO**  
luca@floreznano.it

**C**i sono date importanti che lasciano un segno indelebile tra coloro i quali hanno avuto l'infausta avventura di trovarsi nel momento sbagliato e nel posto sbagliato, ma ci sono anche date che segnano il futuro per molte altre persone direttamente vicine o indirettamente connesse a quanto accaduto ed il 13 gennaio 2012 è proprio una di quelle date che ha segnato come una macchia incancellabile la vita di imprese e persone legate al mestiere del mare. Per un fatto così inspiegabile quanto incomprensibile ci siamo "giocati" la reputazione secolare di "eccellenti navigatori" che portò a declamare la nota frase di italico orgoglio "Un popolo di Eroi, di Santi, di Poeti, di artisti, di navigatori, di colonizzatori e di trasmigratori" che capeggia sul Palazzo della Civiltà del lavoro a Roma

Eur e forse dovrà essere parzialmente cancellata oppure più saggiamente oscurata in attesa di tempi migliori, per buona pace di chi la fece scolpire dopo un discorso pronunciato nel 1935 all'inizio della conquista dell'Etiopia parlando del popolo italiano apporto di civiltà nei secoli a tutto il mondo ma allora avverso, nelle sue vitali aspirazioni.

La scelta di fare un numero speciale è sostenuta dalla serena convinzione che un fatto singolo, per quanto eclatante, non può e soprattutto non deve cancellare secoli di meriti conquistati con il sangue ed il sudore del sacrificio di molti connazionali che si sono distinti in ogni mare del mondo per le loro capacità e la loro professionalità e vuole essere non già la ricostruzione di un fatto che non siamo in grado di fare - perché sono ancora in corso le indagini della Magistratura e dei competenti Ministeri che siamo convinti metteranno in luce" i molteplici aspetti di quanto accaduto in quella tragica notte del 13 gennaio 2012 - ma ci siamo prefissi il compito di raccogliere ed illustrare attraverso i nostri redattori e collaboratori i tanti aspetti giuridici che

un caso come questo comporta. Parlare di "molteplici" è fin riduttivo perché nei lavori preparatori a questo numero - che ovviamente ci auguriamo piaccia ai nostri lettori sia per l'organicità dell'approccio sia per il quadro complessivo dato con il nostro stile divulgativo - ci siamo accorti che in questo singolo caso sono interessate tantissime questioni giuridiche, quali la giurisdizione, la competenza, la normativa nazionale e le convenzioni internazionali applicabili in materia, nonché tematiche che spaziano dalla sicurezza in mare, alle class action civili e penali, ed ancora alle tematiche ambientali relative all'inquinamento e la rimozione del relitto, al salvataggio delle vite umane a quello delle cose e cioè che ne consegue in termini di risarcimento dei danni patiti, alle modalità e all'ammissibilità dei reclami dei passeggeri o dei terzi danneggiati, nonché le principali figure professionali che partecipano attivamente nella gestione di questo evento. Abbiamo lavorato per dare un quadro di tutto il mondo giuridico mosso da un solo avvenimento e siamo consapevoli che per quanto possa essere il nostro sforzo non potrà comple-



## DIRITTO E TRASPORTI

to e quindi ci riproponiamo di ritornare in argomento non appena si sarà fatta maggiore chiarezza o quando ci saranno rilevanti pronunciamenti in merito. Mi preme, infine, sottolineare che nel contenuto degli articoli non si vogliono dare o trovare soluzione al caso "Costa Concordia" ma ci si limita a trarre spunto da questa infausta accidentalità per trattare la materia in senso generale. I fatti sono molto noti ma ho pensato fosse comunque utile riassumerli per avere una base comune di partenza. Il giorno 13 gennaio 2012 la motonave da crociera *Costa Concordia*, di proprietà della compagnia di navigazione *Costa Crociere* in Genova facente parte del gruppo armatoriale anglo-americano *Carnival Corporation & plc*, al comando cinquantaduenne Francesco Schettino alle ore 21 e minuti 42 urtava uno scoglio dell'Isola del Giglio.

La Costa Concordia è salpata dal porto di Civitavecchia verso Savona la prima tappa della crociera denominata "Profumo degli Agrumi" che avrebbe dovuto portare i 3.216 passeggeri più 1.013 membri dell'equipaggio per un totale di 4.229 persone a bordo in un affascinante giro del mediterraneo attraverso i porti di Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Cagliari, Palermo, per poi fare ritorno a Civitavecchia circa 8 giorni dopo. Nel tragitto verso Savona la nave da crociera ha lasciato la rotta preordinata per avvicinarsi all'isola del Giglio e impegnarsi in una manovra comunemente detta dell'"inchino" ovvero, come lo chiamano i marinai, un saluto che il comandante della nave rivolge agli abitanti, ai turisti e ai passeggeri, magari anche attraverso l'uso della sirena. Questa manovra non è di per sé pericolosa o goliardica ed azzardata, come è stata definita da taluni, ma è una antica tradizione marinara sempre esistita e denominata in seguito "rotta turistica". Tale usanza è ampiamente sostenuta dagli armatori ai fini crocieristici e nota alle autorità marittime. Pur essendo nota e gradita (lo testimoniano anche le precedenti attestazioni di gradimento palesate antecedentemente ai fatti dal medesimo Sindaco dell'Isola) è "pericolosa" nella misura in cui lo sono tutte le manovre che mettono a "rischio" le vite umane pur nella discutibile consapevolezza che "si è sempre fatto così". Malauguratamente durante detta manovra la Costa Concordia ha urtato uno scoglio causando l'apertura di una falla di circa 70 metri sul lato sinistro dell'opera viva (ovvero la parte immersa in acqua dello scafo). A causa del forte impatto si arrestava la nave che incominciava ad imbarcare acqua dalla falla e perdeva la forza motrice, lentamente cominciava a sbandare (inclinarsi) sul lato e dopo alcune ore si arenava su di uno scalino roccioso del basso fondale prospiciente Punta Gabbianara a nord dell'isola del Giglio ad un centinaio di metri dalla riva. Nell'incidente sono stati contati trenta morti tra passeggeri e membri dell'equipaggio e risultano ancora dispersi in due. La Costa Concordia è la nave passeggeri di maggior tonnellaggio mai perduta nella storia recente.

In base ai dati del Sistema di identificazione automatica denominato "AIS" (*sistema automatico di tracciamento utilizzato su unità oltre 300 tonnellate di stazza lorda e su tutte le navi passeggeri che attraverso un sistema radio VHF consente di visualizzare la loro posizione con l'ausilio di appositi software cartografici. Vengono trasmessi l'identificazione del natante, la posizione, la rotta e la velocità. L'AIS ha lo scopo di assistere gli ufficiali di rotta di una nave e di consentire alle autorità marittime di monitorare i movimenti delle navi*) la Costa Concordia era partita dal porto di Civitavecchia, aveva preso una rotta sotto costa e quasi a parallela (doveva infatti raggiungere il porto di Savona), con la sola deviazione richiesta per aggirare il promontorio dell'Argentario. In tarda serata la nave virava (bruscamente) dirigendosi proprio verso l'Isola del Giglio.

Arrivata nei pressi dell'isola del Giglio, la Costa Concordia avrebbe dovuto dirigere verso nord per riprendere la rotta parallela alla costa come aveva precedentemente percorso ma prima di farlo ha effettuato due virate (due cambi di direzione). In particolare la seconda virata è avvenuta in ritardo, in considerazione della velocità della nave, per evitare l'impatto contro gli scogli denominati delle "scole" urtandoli e provocando un'ampia falla nella parte posteriore al di sotto della linea di galleggiamento. Come detto, dopo l'urto si perdeva il controllo della nave che roteava di 180° finendo per andarsi ad adagiare sul fondo con la murata di dritta e la prua rivolta a sud. Secondo le ricostruzioni più recenti il fianco sinistro della *Costa Concordia* (veggasi la foto) mostra lo scafo aperto per circa 70 metri dall'urto contro uno scoglio ed è ancora oggi visibile una parte della roccia dura rimasta incastrata.

Il 13 gennaio 2012 alle ore 21<sup>h</sup>42' la Costa Concordia dopo aver urtato gli scogli delle "scole" nei pressi dell'Isola del Giglio ha iniziato ad imbarcare acqua molto rapidamente nonostante fosse stato ordinato di chiudere le paratie stagne e dopo 27 minuti dall'urto la Capitaneria di porto di Livorno chiamava via radio la *Costa Concordia* (incredibile ma vero dopo avere ricevu-

to la chiamata di un passeggero allarmato per quanto stava succedendo) per assicurarsi se la Costa Concordia avesse bisogno di soccorso dopo che i Carabinieri avevano avvisato la capitaneria di aver ricevuto una telefonata richiedente informazioni sullo stato delle cose. Dai calcoli della Guardia Costiera l'urto avrebbe rallentato bruscamente la nave da 15 nodi a circa 5 nodi. Secondo la ricostruzione del Comandante Schettino fu lui che decise di invertire la rotta di 180° e portare la Costa Concordia ad arenare sul basso fondale per rendere più agevole l'evacuazione dei passeggeri dalla nave.

Alle 22<sup>h</sup> 59' il comandante Schettino ha dato l'ordine di abbandonare la nave ad operazioni già spontaneamente iniziate da alcuni membri dell'equipaggio dalle 22<sup>h</sup> 45'. Secondo i verbali delle Autorità inquirenti, il comandante alle 23<sup>h</sup> 30' era già sceso dalla Costa Concordia pur non essendo completato lo sbarco dei passeggeri secondo però un'altra fonte il comandante sarebbe stato visto sulla nave un'ora dopo mentre aiutava i passeggeri a sbarcare sulle scialuppe di salvataggio. La fredda notte toscana si cominciava sentire quando alle 23<sup>h</sup>15' la nave ha iniziato ad inclinarsi lentamente, per poi coricarsi sul fondo con il fianco di dritta (destra). Famose in tutto il mondo sono le registrazioni telefoniche tra il capitano di Fregata Gregorio De Falco della Capitaneria di porto di Livorno che intimava al sig. Schettino di risalire immediatamente a bordo della Costa Concordia ormai divenuto "un relitto" mentre questi rispondeva, in modo confuso, che stava coordinando le operazioni da sottobordo su una unità di salvataggio. Ma la richiesta del comandante De Falco che ordinò al comandante Schettino di tornare a bordo della nave e di coordinare lo sbarco dei passeggeri non ebbe alcun effetto sostanziale. Nel tragico incidente hanno perso la vita in 30 tra passeggeri membri dell'equipaggio, sono stati accertati 115 feriti e vi sono ancora 2 dispersi. Tutta la comunità dell'isola del Giglio si è immediatamente prestata per i soccorsi ai naufraghi insieme a diverse imbarcazioni civili, ad un traghetto della società armatoriale Toremar ed ai mezzi nautici dei Vigili del Fuoco, della Guardia Costiera e delle Forze dell'Ordine. Il comportamento ed il senso civico dimostrato dalla popolazione ha fatto sì che venisse richiesto al Presidente della Repubblica di concedere loro la massima onorificenza civile ovvero la medaglia d'oro al valor civile per l'encomiabile comportamento tenuto durante i soccorsi.

Alcinquantaduenne Francesco Schettino dipende del-

la Costa Crociere dal 2002 è stato recentissimamente revocata l'ordinanza degli arrestati domiciliari che erano stati concessi con l'accusa di naufragio, omicidio colposo plurimo e abbandono di nave in pericolo.

La Autorità inquirenti stanno svolgendo un'attività di indagine molto accurata che richiede l'acquisizione di atti e la raccolta delle numerose testimonianze cercando di determinare, tra i diversi fatti, perché la nave non abbia inviato una richiesta di soccorso e perché stesse navigando così vicino all'isola. Il sig. Schettino si sarebbe giustificato sostenendo che la grande vicinanza della Costa Concordia alla costa era legata all'intenzione (mal riuscita) di rivolgere il cosiddetto inchino all'isola e che ciò fosse una prassi nota e gradita all'armatore.

Il recupero ma soprattutto la rimozione della Costa Concordia che ora è un relitto semi affondato circondato dalla barriera galleggiante è un'impresa "affascinante" dal punto di vista tecnico in quanto sino ad oggi non è mai stato tentato il recupero di una nave di tali dimensioni. La nave è appoggiata instabilmente (si è mossa diverse volte ma di pochi centimetri) su uno scalino di roccia e vi è il rischio che possa scivolare sul fondale sottostante ad una profondità di 88 metri rendendo praticamente impossibile il suo recupero.

Dopo una gara internazionale si è aggiudicato il progetto di rimozione la Titan Salvage, società americana specializzata nel settore che assieme all'italiana Micoperi rimetterà in galleggiamento il relitto per poi rimuoverlo. La prima parte delle attività sono state svolte dalla società olandese Smit Salvage che ha impiegato due mesi a rimuovere tutto il combustibile dai serbatoi riuscendo ad evitare disastri ambientali incalcolabili per l'arcipelago toscano. Dopo di che il consorzio Titan-Micoperi avrà un anno di tempo per completare la fase rigalleggiamento e rimorchio in bacino di quel che resta della Costa Concordia.

Infine La Costa Crociere aveva assicurato la nave per 500 milioni di euro per nave, scafo e macchine ed i rischi connessi alla responsabilità verso i passeggeri è appoggiato ad un Protection & Indemnity Club. Si stima che, complessivamente, dovranno essere liquidati risarcimenti per oltre un miliardo di euro.

Cosa cambierà in futuro? Sicuramente sarà difficile rimuovere dalla comune coscienza quanto accaduto ma ci si aspetta da parte di chi deve rispettare le regole e da parte di chi farle rispettare un maggior rigore e rispetto per chi affida la propria vita a qualcuno anche se solo per una vacanza ■



## Gli ingegneri Navali



di **ALESSIO GNECCO**  
studio@canepa-marine.it

**I**mmaginiamo lo scenario seguente: l'urto contro lo scoglio è avvenuto da pochissime ore e tanto gli Assicuratori Corpi che il P&I Club sono stati avvisati dell'incidente. I dettagli non sono ancora chiari, l'estensione dei danni è sconosciuta, probabilmente le operazioni di soccorso sono ancora in corso, ma entrambe le organizzazioni, abituate a muoversi in condizioni di emergenza e con una rete di contatti collaudata ed organizzata, iniziano le usuali procedure attivate in casi di questo genere.

Raccolte per quanto possibile le informazioni disponibili, che spesso non sono molto di più di generiche indicazioni del luogo dell'evento e delle sue circostanze più evidenti (una collisione, un incaglio, un incendio a bordo), vengono informati i professionisti che dovranno intervenire per costituire la fonte diretta di informazioni ed aiutare a prendere decisioni complesse ed onerose: legali e periti. Ciascuna delle due categorie di incaricati, nell'ambito delle proprie competenze, dovrà agire in strettissimo collegamento con l'altra e quindi la scelta di professionisti che si conoscono, abituati alle procedure da utilizzarsi e dei limiti da non oltrepassarsi, inevitabilmente faciliterà le attività da svolgersi. Tenuto conto dell'entità temuta dell'evento, sia i legali che i periti incaricati si recano nel luogo dell'incidente con la massima celerità possibile e, nell'ambiente marittimo, ciò vuole dire immediatamente, ossia senza tenere conto di orari di ufficio, fine settimana o festività. L'unico limite consentito è quello del tempo fisicamente necessario a muoversi: possiamo essere certi che, quando informazioni ancora frammentarie appaiono sugli organi di informazione, periti e legali sono già attivi. Il perito, in particolare, non appena sul posto dovrà raccogliere la maggior quantità possibile di informazioni, che gli consentano di ricostruire le circostanze e cause

dell'incidente, ma contemporaneamente dovrà anche eseguire accertamenti per valutare l'entità dei danni o suggerire di intraprendere azioni che possano evitarne l'aggravamento. L'attività può quindi essere piuttosto frenetica e richiedere l'intervento di un gruppo di tecnici, i quali si occupino contemporaneamente di vari aspetti specialistici.

La ricostruzione delle circostanze dell'evento parte necessariamente dall'ottenimento di informazioni dai testimoni diretti, per mezzo di minuziose ed accurate interviste. E' facile immaginare come questa attività sia già di per se stessa complessa e delicata, soprattutto quando vi siano interessi che possono diventare in futuro contrastanti, quando vi sia l'intervento di Autorità inquirenti, quando il numero di persone da intervistare sia elevato, senza parlare di problemi di lingua, cultura, psicologici, da affrontarsi per cercare di ottenere informazioni affidabili da persone sovente sotto shock.

Il perito delle Assicurazioni dovrà interagire con quello nominato dal P&I Club della nave ed in determinati casi gli interessi dei rispettivi Mandanti possono essere contrastanti, circostanza che si riflette nelle procedure e prerogative di accertamento. Interverranno anche altri periti: degli Assicuratori dei Noleggiatori, del loro P&I Clubs, dell'Autorità di Bandiera, del Registro di Classifica, dell'Autorità Marittima, e questo per rimanere nel solo circoscritto campo dei trasporti marittimi. In caso di eventi di interesse dell'Autorità Giudiziaria, compariranno Periti e Consulenti del Tribunale, della Procura, delle diverse parti coinvolte.

Tutti questi professionisti, più o meno qualificati e più o meno a proprio agio a muoversi nel particolare ambiente marittimo e nelle peculiari circostanze di un incidente, dovranno ottenere informazioni sottoponendo i testimoni a ripetute e defatiganti interviste. In questa fase i conflitti di interesse esplodono con grande facilità ed è fondamentale la presenza dei legali incaricati, che possano dare indicazioni circa le prerogative e diritti di ciascuna parte. Se svolgere interviste in comune o ciascuno separatamente ed in che ordine, ma anche se, come e quando raccogliere dichiarazioni scritte





## DIRITTO E TRASPORTI

e controfirmate dai testimoni, sono aspetti di non facile ed immediata soluzione, che richiedono grandi capacità di mediazione. I risultati delle interviste sono però fondamentali per i periti. Sapere se un diesel generatore di emergenza non si è messo in moto, se non si è riusciti a farlo partire, oppure se il motore ha iniziato a girare ma comunque l'alternatore non ha fornito alimentazione agli impianti previsti sono circostanze completamente diverse ed individuarle correttamente ha una fondamentale importanza nelle successive indagini. Troppo spesso i testimoni, presi dall'agitazione del momento, convinti di quello a cui credono di aver assistito (anche in assoluta buona fede) possono dare risposte contraddittorie che, se non immediatamente chiarite, possono portare ad interpretazioni completamente fuorvianti.

In questa fase iniziale, al fine di avvicinarsi il più possibile ad una corretta descrizione degli eventi (senza assolutamente entrare in qualunque modo nella più vaga attribuzione di responsabilità), sarebbe opportuno che almeno le procedure di intervista fossero condivise e conosciute. Ciò è particolarmente complesso nel caso di procedimenti penali, nei quali la Magistratura ha ovviamente un ruolo di importanza fondamentale ma a volte frainteso dai consulenti dalla stessa nominati, che in qualche caso assumono un inappropriato atteggiamento inquisitorio e si arrogano prerogative non necessariamente dovute. L'acquisizione di informazioni dovrà comprendere la raccolta di dati oggettivi relativi all'evento, ottenendo le carte nautiche originali, informazioni circa la documentazione disponibile a bordo al momento dell'incidente, le stampe degli allarmi o dei parametri di funzionamento di vari apparati, ottenute dai vari sistemi di monitoraggio e controllo di bordo.

Si tenga presente che il fattore tempo è fondamentale: una nave semi-affondata o che ha subito un incendio subisce un velocissimo deterioramento, gli stessi operatori intervenuti nell'immediatezza dell'incidente (vigili del fuoco, sommozzatori, salvatori), ovviamente presi da altre priorità, possono modificare lo stato dei luoghi, danneggiare apparecchiature, smarrire documenti che invece sono fondamentali per i periti e per gli interessi dei loro Mandanti. Anche gli strumenti di registrazione automatica oggi disponibili devono essere utilizzati con prudenza e cognizione: la vicenda Costa Concordia, ad esempio, ha visto citare con grande entusiasmo ed aspettative la "scatola nera" e ciò che questa avrebbe rivelato. In campo marittimo, più propriamente questa dovrebbe essere indicata come VDR (Voyage Data Recorder). Questo strumento, obbligatorio sulle navi solo da poco tempo e comunque con delle eccezioni, in generale fornisce dati circa la posizione, rotta e velocità della nave, delle altre navi nelle immediate vicinanze e, in alcuni casi, una registrazione delle voci in plancia, di quanto visibile sullo schermo del radar e di alcuni parametri del sistema di propulsione. Tutto questo è uti-

lissimo in qualsiasi indagine a seguito di un incidente. Purtroppo, vi sono delle limitazioni, alcune intrinseche ed altre non immediatamente palesi.

La capacità di memoria è limitata, quindi se non viene attivata la procedura di salvataggio dei dati immediatamente dopo l'evento, quelli di interesse perché immediatamente precedenti l'incidente verranno cancellati da quelli successivi. Inoltre, in caso di mancanza di alimentazione dalla rete elettrica di bordo, le batterie dell'apparecchio consentono la registrazione dei dati solo per un periodo di tempo ridotto. Quanto sopra è solo apparentemente risolvibile con facilità: nel caso di un evento drammatico, nel quale si ritiene possa essere coinvolta la Magistratura, è consentito intervenire in modo autonomo su uno strumento che potrebbe essere considerato di indagine? E' invece necessario richiedere un accertamento tecnico preventivo? Come comportarsi all'estero, con procedure diverse? Il solo tempo necessario a chiarire questi aspetti potrebbe far perdere dati preziosi.

Un ulteriore aspetto da considerare riguarda la confidenzialità, poiché si sono già verificati casi nei quali non è stato consentito l'utilizzo dei dati registrati poiché fra questi erano comprese informazioni personali a riguardo di dati sensibili. Nel frattempo, si deve dare corso agli accertamenti a bordo e suggerire gli interventi volti a minimizzare il rischio di ulteriori danni, quali ad esempio quelli dovuti ad inquinamento per dispersione in mare del combustibile e degli oli contenuti nei compartimenti della nave danneggiata. Compaiono quindi figure di perito estremamente specialistiche, quali il Shipowners' Casualty Responsible (SCR). Nonostante nella definizione di questa figura sia esplicitamente citato l'Armatore, di fatto l'SCR viene nominato dal P&I Club della nave, con l'incarico di seguire le operazioni di salvataggio, in particolare alla luce dell'intento di minimizzare i danni all'ambiente, di esaminare le procedure di intervento proposte e di tenere nota dei costi affrontati. Saranno inoltre necessari specialisti diversi che, a seconda dei casi, potranno occuparsi dello studio delle modalità e velocità di propagazione di un incendio, della robustezza strutturale residua di uno scafo danneggiato o della sua stabilità in vista di un possibile recupero, di ricostruire in modo accurato la cinematica e dinamica di una collisione. Tutti loro contribuiranno a descrivere che cosa è successo e quindi indirizzare verso i passi successivi: cosa fare ora? Si darà corso a riparazioni? La nave è perduta? I costi previsti di riparazione sono talmente alti da ritenere antieconomico intraprendere qualsiasi attività di questo genere?

Vicende come quelle della Costa Concordia, avendo pochi o nessun precedente dello stesso tipo, impediscono l'utilizzo di casi simili da poter utilizzare in analogia. Ragioniamo brevemente su un aspetto solo in apparenza esclusivamente tecnico: la decisione se tenta-

re il recupero dello scafo integro, senza procedere alla sua suddivisione in blocchi da rimuoversi separatamente. Supponiamo che, tenuto conto delle limitazioni imposte, le Società intervenute riescano, con grande capacità tecnica, a recuperare lo scafo senza sezionarlo e quindi a rimetterlo in galleggiamento. Quale cantiere accetterà di immetterlo nel suo bacino, per procedere alle riparazioni o alla sua definitiva demolizione? Quale sarà il costo di rimorchio del relitto? Quali saranno gli importi dei premi assicurativi che verranno richiesti per fare entrare un convoglio di quel genere in un porto per poi entrare in cantiere? Le autorità portuali locali accetteranno?

Tutte le domande sopra elencate, oltre a moltissime altre, aprono scenari diversificati, ciascuno dei quali necessita di valutazioni non solo tecniche ma anche economiche. Queste in una operazione a ritroso possono anche far riconsiderare le ipotesi iniziali e costringere alla loro modifica. Il processo è quindi iterativo e di non facile ed univoca soluzione. Il risultato di queste simulazioni indirizzerà gli interessati nelle proprie decisioni: se il costo delle previste riparazioni è ritenuto conveniente (in questa valutazione entrano in gioco considerazioni contrattuali, economiche, commerciali) e presupponendo ovviamente che il recupero sia tecnicamente fattibile, saranno principalmente coinvolti gli Assicuratori Corpi ed i loro periti. Se al contrario la nave cessa di poter essere definita tale, o se il previsto costo di riparazione è troppo alto, scattano le conseguenze descritte in altri articoli di questa pubblicazione nel caso di perdita totale. L'aspetto predominante sarà quindi quello della rimozione del relitto e del suo successivo smaltimento.

Eventi come quello della Costa Concordia impongono inoltre una analisi tecnica accurata e priva di qualsiasi atteggiamento preconstituito. Lo studio delle circostanze che hanno portato all'incidente, il suo svolgimento, cosa ha funzionato o meno nelle procedure e sistemazioni di emergenza, se gli impianti di bordo hanno reagito come era previsto facessero, se l'equipaggio si è comportato come era stato addestrato a fare, se i mezzi di salvataggio si sono dimostrati adeguati, richiederanno studi approfonditi e necessariamente dispendiosi tanto in termini temporali che economici, nei quali i periti dovranno fornire un loro contributo, sia descrivendo quanto si è appurato, sia proponendo delle modifiche a procedure, sistemazioni, ipotesi di progetto o normative, qualora questo fosse ritenuto opportuno.

Chi scrive è comunque dell'opinione che l'incidente della Costa Concordia debba essere considerato come una pallida anticipazione di cosa potrebbe nuovamente succedere e che una disanima razionale e severa sia il miglior omaggio a chi ha perso la vita in questo naufragio e l'unico modo per ridurre la possibilità che qualcosa di simile (o peggiore) possa ripetersi in futuro ■

## DIRITTO E TRASPORTI

## Elenco degli autori in ordine di articolo



**dr. Luca FLORENZANO**  
Cell. 333 333342  
luca@florenzano.it

Direttore del "Diritto e Trasporti", giornalista, responsabile della liquidazione sinistri Trasporti delle Agenzie del Gruppo Fondiaria-Sai, coordinatore del Progetto Sicurezza Globale nel Trasporto della Associazione Nazionale delle Imprese di Assicurazione, Consulente del Ministero dei Trasporti Consulta Generale della Logistica e dell'Autotrasporto, docente a numerosi corsi di formazione, autore di numerose pubblicazioni ed articoli, relatore ed organizzatore di diversi convegni sulle tematiche dei trasporti.



**Ing. Pasquale ROMANO**  
Studio Tecnico Navale Romano s.r.l.  
Naval Architects & Marine Surveyors  
Via E. Cosenz, 13 - 80142 - Napoli  
Tel. +39 081 201444 - Fax +39 081 201718  
stnromano@stnromano.it

Ingegnere Navale e Meccanico, titolare dell'omonimo Studio Tecnico Navale, società che svolge attività in ambito navale fornendo servizi che spaziano dalle perizie per conto di Assicuratori "Corpo e Macchina" e dei "P&I Club" alla consulenza tecnica ad armatori di navi. È socio dell'AIPAM, Associazione Ingegneri Periti Avarie Marittime.



**Avv. Francesca D'ORSI**  
Studio legale Avv. Francesca d'Orsi  
Viale delle Milizie 48 - 00192 ROMA  
Tel. +39 06 37512408 - Fax +39 06 3723083  
francescadorsi@hotmail.com

Esperta di diritto della navigazione, dei trasporti e del commercio internazionale, nonché di diritto doganale. La specializzazione si estende al trasporto su gomma, marittimo ed aereo, nonché al leasing navale e relativa contrattualistica, anche per la navigazione da diporto, materie nelle quali ha una significativa competenza. Ha quotidiani contatti con esperti del settore, nonché con le istituzioni, anche ministeriali, competenti. La preparazione scientifica nel campo del diritto della navigazione e dei trasporti si concretizza anche nella collaborazione con la cattedra di diritto della navigazione dell'Università "La Sapienza" di Roma, dove è Dottore di Ricerca in Diritto della Navigazione, e con la Rivista "Diritto dei Trasporti", edita dall'ISDIT, Istituto per lo studio del diritto dei trasporti, come membro del comitato di redazione. E' relatrice a Convegni in materia di diritto dei trasporti e della navigazione. Redattrice del "Diritto e trasporti".



**Avv. Daniela D'ALAURO**  
Studio Legale Turci  
Via R. Ceccardi 4/30 - Genoa (IT) 16121  
Tel. +39 010 5535250 - Fax +39 010 5705414  
Via Vincenzo Monti 34, 3p Sc.A - Milan (IT) 20123  
Tel: +39 02 36563276 - Fax: +39 02 36567568  
danieladalaura@turcilex.it- www.turcilex.it

Avvocato del foro di Genova, membro dell'Associazione Italiana Giovani Avvocati e redattrice della Rivista "Diritto e Trasporti". Specializzata in diritto dei trasporti e diritto assicurativo, la sua attività si estende anche al diritto doganale e commerciale. Nella materia doganale cura la gestione di contenziosi, anche seriali, di fronte alle Commissioni Tributarie. Ha presentato al Forum sulla Disciplina dei Trasporti tenutosi a Genova nel giugno 2011 una relazione sulle novità normative introdotte dal legislatore europeo in materia di trasporto marittimo di passeggeri e di responsabilità del vettore.



**Avv. Claudio PERRELLA**  
Studio legale LS LexJus Sinacta  
Via D'Azeglio 22 - 40123 Bologna  
Tel. +39 051 232495 - Fax +39 051230407  
c.perrella@lslex.com

Vice Chair del Land Transport Committee dell'International Bar Association. IUMI Professional Partner per l'Italia. Per parecchi anni docente di diritto della navigazione all'Università Cà Foscari di Venezia. Autore di numerose pubblicazioni di diritto marittimo ed internazionale privato nelle principali riviste giuridiche di settore; arbitro in controversie di diritto marittimo e commerciale. Relatore in numerosi convegni e seminari in Italia ed all'estero. Settori di attività: diritto internazionale privato e processuale, diritto della navigazione e dei trasporti, diritto delle assicurazioni, diritto del commercio internazionale. Redattore del "Diritto e trasporti".



**Avv. Andrea TRACCI**  
Studio Legale Associato TDP - Tracci - Dell'Utri Vizzini - Pace  
Via XX Settembre 8/7 - 16121 Genova  
Corso Lodi 12 - 20135 Milano  
Unilever House, 100 Victoria Embankment, London EC4V 0DY  
Tel. +39 010 261472 - Fax +39 010 5302782  
studio.tdp@live.it - www.studiolegaletdp.it

Specializzato in Diritto dei Trasporti e delle Assicurazioni. Socio dell'AIDIM e del Propeller Club Port of Genoa, è autore di pubblicazioni, relatore a conferenze in materia, componente del Comitato scientifico per la redazione del Testo Unico dell'Autotrasporto istituito presso il Ministero dei Trasporti, e docente presso il Comitato Centrale dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori. Lo studio TDP Avvocati - Tracci Dell'Utri Vizzini Pace ha sede a Genova e Londra ed opera in collaborazione con lo studio Giebelmann & Salvoni (HGAS), network di avvocati con studi a Monaco, Milano, Brescia, Roma ed Hong Kong. Redattore del "Diritto e trasporti".



**Avv. Giorgio AFFERNI**  
Studio Legale Afferni, Crispo & C.  
Via Assarotti, 5 - 16122 Genova (Italy)  
Tel. +39 010 885635 - Fax +39 010 812607  
genova@slac.it

Membro dello Studio Legale Afferni Crispo & C. con sedi a Genova e Milano. Avvocato del Foro di Genova dal 2003. Ha conseguito un LL.M. presso la Harvard Law School nel 2002 e un dottorato in diritto privato presso l'Università degli Studi di Pisa nel 2006. E' docente presso la Facoltà di Giurisprudenza di Genova e la Facoltà di Economia Federico II di Napoli. Ha vinto il premio Francesco Santoro Passarelli dell'Accademia Nazionale dei Lincei per la migliore opera prima in diritto civile. Esperto di responsabilità civile, danno antitrust e azioni collettive, difende Altroconsumo e La Casa dei consumatori nella prima azione di classe antitrust promossa in Italia.



**Avv. Stefano SAVI e Dott. Riccardo SAVI**  
Studio Legale Savi  
Piazza Dante, 8/8 - 16121 Genova  
Tel. +39 010 532039 - Fax +39 010 541841  
stefano.savi@ordineavvgenova.it

Stefano SAVI, avvocato penalista del foro di Genova.

Riccardo SAVI, dottorando di ricerca in Diritto Penale, Patrocinatore legale.



**Avv. Rosellina ABBATE**  
Studio Legale Avv. Rosa Abbate  
Via Cesarea 8/13 - 16121 Genova (Italy)  
Tel. +39 010 5960241 - Fax +39 010 5370702  
Cell. +39 347 2201807  
rosellina.abbate@libero.it

Titolare dello Studio Legale Avv. Rosa Abbate in Genova. Avvocato specializzato nel settore del diritto della navigazione marittima e aerea, del commercio internazionale, nella materia assicurativa nonché del diritto comunitario. Membro dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo e del Comitato di Redazione della Rivista Il Diritto Marittimo. Docente presso l'Accademia della Marina Mercantile di Genova nonché presso corsi specializzati nella formazione professionale in campo marittimo e commerciale. Redattrice del "Diritto e trasporti".



**Amm. Lucio BORNIOOTTO**  
lucibornio@libero.it

Ex Ufficiale Superiore della Guardia Costiera con incarico di Comandante Operativo della Zona Marittima Ligure (salvataggio vita umana in mare, prevenzione inquinamenti marini, vigilanza pesca). Attualmente responsabile del proprio studio di perizie navali. E' stato CTU dei Tribunali di Genova, Torino, Livorno, Como.



**Avv. Guglielmo CAMERA**  
Studio legale Camera Vernetti  
Via Bacigalupo, 4/14 - 16122 Genova  
Tel. +39 010 5530204 - Fax +39 010 2923231  
g.camera@slcamera.it

Specializzato in diritto marittimo e delle assicurazioni. Assiste broker e compagnie assicurative italiane e straniere, in particolare nel campo dei sinistri merci e dei corpi nave e yacht. La sua attività si estende a coprire anche il campo riassicurativo nel quale è consulente per alcuni broker del settore. Ha altresì conseguito un master in Diritto Marittimo all'University College of London. Membro dell'AIDIM, dell'International Propeller Club, è Avvocato del foro di Genova. Redattore del "Diritto e trasporti".



**Mr. Richard GUNN**  
ReedSmith  
Broadgate Tower 20 Primrose Street - London, EC2A 2RS  
Tel. +44 (0)20 3116 3576 - Fax +44 (0)20 3116 3999  
njshaw@reedsmith.com

Richard è capo del dipartimento sinistri marittimi di Reed Smith e si è occupato di numerosi sinistri in particolare collisioni, incagli, esplosioni e salvataggi e i contenziosi a ciò connessi. Richard lavora per soccorritori professionali, armatori, assicuratori e si occupa anche di dispute connesse ai contratti di noleggio, di servizi di rimorchio di emergenza e di rimozione di relitti. Prima di fare l'avvocato Richard - che ha una qualifica di Comandante - ha trascorso 12 anni in mare su vari tipi di navi.



**Avv. Daniela ARESU**  
Studio Legale Aresu  
Via Roma 69 - 09124 Cagliari  
Tel. +39 070 654169 - Fax +39 070 6401358  
danielaaresu@tiscali.it  
avv.danielaaresu@legalmail.it

Lo studio, operante dal 1993, si occupa di diritto marittimo, diritto dei trasporti, diritto assicurativo e diritto doganale. Redattrice del "Diritto e trasporti".



**Presidenza e Comitato Genovese**  
Via Roma 10 - 16121 Genova  
Tel. +39 010 586441 - Fax +39 010 594805

**Comitato Romano**  
Viale G. Rossini 9 - 00198 Roma  
Tel. +39 06 8088244 - Fax +39 06 8088980

**Comitato Triestino**  
Via San Nicolò 30 - 34121 Trieste  
Tel. +39 040 638105 - Fax +39 040 360263

www.aidim.org - presidenza@aidim.org



**Avv. Simona COPPOLA**

Studio legale Garbarino Vergani  
Sal. Santa Caterina, 4/11 - 16121 Genova  
Tel. +39 010 5761161 - Fax: +39 010 5958708  
Via Emerico Amari 8 - 90139 Palermo  
Via Polesine 10/A - 74100 Taranto  
Cell. +39 3311782917  
simonacoppola@garbamar.it

Partner dello Studio Legale Garbarino Vergani, socia dell'AIDIM e dell' International Propeller Club di Genova, si occupa prevalentemente di diritto marittimo e dei trasporti, assicurativo marittimo, nautica da diporto, vendita di navi e finanziamento navale e nautico, leasing nautico. Lo studio Garbarino Vergani ha sede a Genova, Palermo e Taranto città natale di Simona che è prevalentemente dedicata a quest'ultimo ufficio.  
Redattrice del "Diritto e trasporti".

**Mr. Richard MABANE**

Holman Fenwick Willan LLP  
Direct: +44 (0)20 7264 8505  
richard.mabane@hfw.com

E' specializzato in contenzioso commerciale, in particolar modo relativo al settore marittimo, focalizzato primariamente su dispute concernenti tutti i tipi di contratto, tra cui quelli di noleggio, polizze di carico, costruzione navale, compravendita di beni (inclusa compravendita di navi) oltre che su casi aventi ad oggetto sinistri quali collisioni, arenamenti e perdite totali di navi e carichi. Avendo ottima padronanza della lingua italiana e francese, Richard ha rappresentato molti clienti italiani in procedimenti giudiziali, arbitrati e mediazioni.

**Avv. Cecilia VERNETTI**

Studio legale Camera Verneti  
Via Bacigalupo, 4/19 - 16122 Genova  
Tel. +39 010 5530204 - Fax +39 010 2923231  
c.vernetti@slcamera.it

Specializzata in diritto marittimo, dei trasporti e delle assicurazioni, con particolare riferimento al campo dei sinistri merci, corpi e yacht. Lavora per compagnie assicurative italiane e straniere e broker di assicurazione, noleggiatori, traders e operatori del trasporto internazionale. Nell'ambito dei predetti settori ha acquisito una vasta esperienza nel contenzioso, partecipando altresì ad importanti arbitrati e mediation internazionali.  
Membro dell'AIDIM, è Avvocato del foro di Genova. Redattrice del "Diritto e trasporti".

**Mr. ANDREW NICOLAS**

Clyde & Co.  
1 Stoke Road, Guildford, Surrey, GU1 4HW, United Kingdom.  
Main +44 (0) 1483 555 555 - Fax +44 (0) 1483 567 330  
www.clydeco.com

Andrew fa parte del dipartimento marittimo di Clyde & Co. È specializzato in contenzioso di diritto marittimo ed assicurativo e dei contratti di trasporto in generale. Andrew gestisce il contenzioso dinanzi ai tribunali inglesi ed in arbitrato nonché segue il contenzioso in molte altre giurisdizioni. Ha svolto incarichi per un molti assicuratori inglesi e stranieri in relazione a varie questioni derivanti da danni e perdite a carichi trasportati, sia via per mare, terrestre, aereo o ferroviario.

**Avv. Pietro GHIGLINO**

Studio legale Garbarino Vergani  
Sal. Santa Caterina, 4/11 - 16121 Genova  
Tel. +39 010 5761161 - Fax +39 010 5958708  
pietroghiglino@garbamar.it

Avvocato dal 2004, socio presso lo studio legale Garbarino Vergani, mi occupo prevalentemente di diritto marittimo, diritto dei trasporti, agenzie, assicurazioni.  
Ho conseguito la qualifica di mediatore nel 2011 e sono consigliere dell'organismo di conciliazione "Viconciliamo".

**Avv. Barbara POZZOLO**

Studio Legale Pozzolo  
Via di Pammatone 7-43 - 16121 GENOVA  
Tel. +39 010 5958086 - Fax +39 010553888  
barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it

Avvocato del Foro di Genova, cassazionista e mediatore, si occupa di diritto civile ed in particolare di diritto assicurativo, dei trasporti e bancario, offrendo consulenza ed assistenza legale anche a primarie Compagnie Assicurative e Gruppi Bancari. Iscritta all'Albo degli Arbitri e dei Mediatori presso la Camera la Camera di Commercio di Genova, socia della Camera di Arbitrato e Conciliazione - Ar.co S.r.l., iscritta alla Corte Arbitrale Europea Delegazione Italiana, socia dell'International Propeller Clubs e dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo. Redattrice del "Diritto e trasporti".

**William "Bill" MARSH**

Independent Mediators  
International Dispute Resolution Centre - 70 Fleet Street  
London, EC4Y 1EU  
United Kingdom  
Tel. +44 (0)20 7917 6040 - Tel. Segr. + 44 (0)20 7127 9223  
Cell. +44 (0)7720 393994  
wm@billmarsh.co.uk

Mediator professionista. Considerato uno dei più esperti "top-rank mediators" sul mercato.  
La sua agenda (www.billmarsh.co.uk e www.independentmediators.co.uk) comprende una vasta area di dispute commerciali (sia nel Regno Unito sia internazionali). Tra i suoi clienti persone fisiche, società, studi legali, enti/autorità pubbliche e governi nazionali. Fondatore e Direttore di Conflict Management International (www.cmi-consulting.com), tramite il quale ha lavorato per oltre venti Governi nazionali, le Nazioni Unite, la Banca Mondiale e la Commissione Europea su questioni relative alla risoluzione di controversie. Ha rappresentato il Regno Unito durante le discussioni alle Nazioni Unite in materia di norme sulla mediazione (1999-2002). Presidente e Fondatore dell'Inter-Governmental Mediation Workshop, un meeting annuale privato tra Governi per discutere della riforma della mediation. E' stato per 11 anni Direttore Esecutivo del CEDR (Centre for Effective Dispute Resolution). Forma mediators in tutto il mondo, specialmente in tecniche di mediation avanzate.

**Avv. Fabio PIERONI**

SICCARDI BREGANTE & C.  
Via XX Settembre 37/6 - 16121 Genova  
Tel. +39 010 543951  
Fax +39 010 564614  
Via Visconti di Modrone, 18 - 20122 Milano  
Tel. +39 02 783700  
Fax +39 02 76003764  
f.pieroni@siccardibregante.it

Specializzato in diritto marittimo e delle assicurazioni in particolare nel campo dei sinistri merci e dei corpi nave. Ha collaborato con le riviste "Il Diritto Marittimo", "Diritto e Trasporti" ed altre pubblicazioni. Ha partecipato come relatore a seminari e corsi di formazione in materia.

**Dr. Andrea PAPAIOANNU**

SIAT - Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni  
Via V Dicembre, 3 - 16121 Genova Italy  
Tel. +39 010 5546.1 - Fax +39 010 5546.400  
papaioannu@gmail.com

Nato a Genova nel 1969, fresco di Laurea in Economia e Commercio e di una breve esperienza nel corpo delle Capitanerie di Porto entra - quindici anni fa - in Siat, la principale compagnia di assicurazioni marittime italiana, dove è attualmente responsabile dell'Ufficio Sinistri Corpi. Membro dello "Strategy Group" della IMCC (International Marine Claims Conference) di Dublino, siede nel Collegio Controllo Liquidazioni Danni del Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Marittime di Genova e spesso partecipa come relatore a conferenze, seminari e master.

**Mr. David Mc INNES**

Ince & Co. International House  
1 St Katharine's Way, London E1W 1AY  
Tel. +44 (0) 20 7481 0010 - Fax +44 (0) 20 7481 4968  
david.mcinnis@incelaw.com

Socio di Ince da Maggio 2003. Ha trascorso quattro anni nell'ufficio di Amburgo per ritornare in quello di Londra nel 2007. Parla italiano fluente e si occupa del mercato italiano. Esperto in questioni di diritto marittimo ed assicurativo e ha un'ampia esperienza nel contenzioso, sia arbitrale che giudiziale, a Londra ed in campo internazionale. Avvocato a Londra

**Ing. Alessio GNECCO**

Studio Navale Canepa  
Via D'Annunzio 2/88 - 16121 Genoa, Italy  
Tel. +39 010 59 59 776 - Fax +39 010 53 04 100  
studio@canepa-marine.it

Ingegnere Navale con una considerevole esperienza nella gestione tecnica di flotte, nella progettazione navale di nuove costruzioni e nelle riparazioni navali. Da circa 10 anni svolge l'attività peritale. E' membro del comitato esecutivo dell'AIPAM, nonché del Marine Institute of Marine Surveying ed è Fellow del Royal Institution of Naval Architects.

**Avv. Emilio PIOMBINO**

Studio Cavallo dr. Giorgio - Liquidatori di avarie marittime  
Via C.R. Ceccardi 4/26 - 16121 Genova  
Tel. +39 010 562623  
epiombino@studiogcavallo.it

Liquidatore di avarie marittime, segretario supplente del collegio liquidazione e controllo delle avarie marittime di Genova, membro dell'Associazione Liquidatori Avarie marittime ed avvocato del foro di Genova.