

## fatti e misfatti

**Naufragio Costa Concordia e «navigazionisti per caso»** — Il naufragio della Costa Concordia presso l'isola del Giglio, avvenuto il 14 gennaio 2012, ha visto fiorire sui media una vasta messe di navigazionisti improvvisati che si sono avventurati in improbabili pareri circa i risarcimenti che spetterebbero ai passeggeri coinvolti nel naufragio.

Al Tg1 delle 20.00 del 15 gennaio 2012 la giornalista, intervistando il rappresentante di un'associazione di consumatori preconizzava un'azione di massa contro la Costa Crociere affermando che ai passeggeri sarebbe spettato un indennizzo di 430 mila euro ciascuno (<http://www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-727e5fc6-da3e-4812-b4f7-e327e424067c-tg1.html>, al minuto 30'37"). Più cauti gli avvocati intervistati da *Repubblica* i quali il 16 gennaio 2012 (p. 13), sotto il titolo «*Dalla Costa per ogni vittima fino a 430 mila euro*» (quasi che alla Costa già stessero firmando gli assegni) affermavano che «i 4344 turisti che si sono salvati incasseranno fra i 10 e i 20 mila euro tra il rimborso del biglietto, danno da *shock* e da vacanza rovinata», mentre nei confronti delle vittime l'armatore avrebbe «una responsabilità oggettiva per tutti i danni fino a 430 mila euro per passeggero sulla base del Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene». La stessa somma di 430.000 euro era riportata come «indennizzo previsto per la morte della persona» nei titoli di p. 8 del *Corriere della Sera* del giorno successivo, salvo poi, nel testo dell'articolo, affermare che «il risarcimento non può superare i 500.000 euro». Innumerevoli poi i siti web che riportano acriticamente tale affermazione (ad esempio, il sito dell'Inail, [http://www.inail.it/Portale/appmanager/portale/desktop?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=PAGE\\_SALASTAMPA&nextPage=Per\\_i\\_Giornalisti/Rassegna\\_Stampa/Indice\\_Cronologico/2012/Gennaio/16/SETTORE\\_MARITTIMO/info-431967767.jsp](http://www.inail.it/Portale/appmanager/portale/desktop?_nfpb=true&_pageLabel=PAGE_SALASTAMPA&nextPage=Per_i_Giornalisti/Rassegna_Stampa/Indice_Cronologico/2012/Gennaio/16/SETTORE_MARITTIMO/info-431967767.jsp); il sito Dagospia, <http://www.dagospia.com/rubrica-4/business/quanto-costa-naufragare-con-costa-crociere-il-titolo-carnival-la-compagnia-di-miami-proprietaria-34411.htm>).

Nella speranza che si sia trattato di un fraintendimento dei giornalisti di *Repubblica* nel riportare le affermazioni degli avvocati intervistati, si osserva che esse non hanno riscontro nella normativa vigente, ma sembrano quasi il frutto di una frettolosa ricerca su internet che chiunque potrebbe fare. Effettivamente, fra i risultati nella ricerca sulla responsabilità del vettore marittimo, compare anche la Convenzione di Atene del 1974 con le modifi-

che del Protocollo del 2002; ma che essa sia in vigore o dica quanto affermato sui giornali, è tutt'altro discorso.

La Convenzione, infatti, non è stata ratificata dall'Italia né nel suo testo originale, né nel suo testo modificato dai Protocolli che si sono via via succeduti nel tempo (1976, 1990, 2002). Nel 2009 la Convenzione è stata «adottata» dall'Unione europea nel suo testo più recente; è stata infatti inserita come allegato I del reg. (CE) n. 392/2009, disciplinante appunto la responsabilità del vettore marittimo di persone. Peraltro, l'art. 12 del regolamento prevede che esso sia «applicabile a decorrere dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Atene per la Comunità, e in ogni caso non più tardi del 31 dicembre 2012». Dato che la Convenzione ad oggi non è entrata in vigore (e verosimilmente non vi entrerà entro la fine dell'anno) non è né essa né il reg. (CE) n. 392/2009 la normativa applicabile.

Trattandosi di naufragio di nave italiana di armatore italiano in acque territoriali italiane sarà applicabile la normativa del codice della navigazione e nello specifico l'art. 409 c. nav., secondo cui il vettore risponde dei danni alla persona del passeggero senza limitazione alcuna, salva la prova contraria della non imputabilità del danno al vettore stesso.

Ma anche qualora fosse stata applicabile la Convenzione di Atene (o il reg. CE n. 392/2009), la relativa disciplina non sarebbe affatto quella riportata dalla stampa. La Convenzione, infatti, non prevede affatto una responsabilità oggettiva sino a 430 mila euro, come invece sostenuto dai nostri «navigazionisti per caso», ma un regime del doppio binario analogo quello della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo. Il vettore, infatti, nel caso di morte o lesioni personali subiti dal passeggero a causa di un incidente marittimo, risponde sino a 250 mila DSP con una responsabilità pressoché oggettiva, essendo esclusi soltanto gli incidenti marittimi dovuti ad atti di guerra o fenomeni naturali inevitabili ed irresistibili, o intenzionalmente causati da terzi. Oltre la somma di 250 mila DSP e fino al limite di 400 mila DSP il vettore è responsabile secondo gli usuali canoni soggettivi, potendo esonerarsi da responsabilità solo provando che il danno non è imputabile a sua colpa o negligenza (art. 3 Conv. Atene). Per il caso di morte il reg. (CE) n. 392/2009 prevede poi a carico del vettore un'anticipazione non ripetibile di 21 mila DSP (art. 6 reg.).

Ovviamente il dettaglio della disciplina della Convenzione di Atene e del reg. (CE) n. 392/2009 è molto più complesso ed articolato di quanto qui brevemente esposto, ma certamente non prevede la responsabilità oggettiva fino a 430 mila euro affermata da *Repubblica*, né tanto meno un risarcimento pressoché automatico per tale somma, come ritenuto dalla giornalista che ha intervistato il rappresentante dei consumatori.

Ma tant'è. Oggi, con internet, ad alcune persone basta una semplice ricerca con Google per diventare esperti in qualsiasi settore (come ad esempio il diritto della navigazione); laddove una volta (ma forse ancora oggi?) erano necessari anni di studio per conoscere appieno il complesso e variegato mondo del diritto marittimo.

Poco importa che poi magari ci sia anche qualche passeggero coinvolto nel naufragio che faccia affidamento in tali roboanti dichiarazioni e confidi nella competenza di chi le ha fatte. Si tratta evidentemente di un elemento secondario ed accidentale, del quale i media che raccolgono le dichiarazioni di questi «navigazionisti per caso» sembrano curarsi ben poco.

P.S.: Per dare a Cesare quel che è di Cesare, è opportuno specificare che non tutte le testate hanno seguito l'esempio di quelle sopra citate. Fra le altre, si segnalano, per l'esattezza dell'inquadramento normativo, TG24 di *Sky TV* del 16 gennaio 2012 ed il *Sole 24 Ore* del 17 gennaio 2012 (p. 21).

ENZO FOGLIANI

