

RIFLESSIONI SUL RISARCIMENTO DEI DANNI CONSEQUENTI AL NAUFRAGIO DELLA CONCORDIA *

Michele M. Comenale Pinto **

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Gli aspetti di diritto internazionale privato e processuale – 3. Successioni di leggi nel tempo, rispetto alla posizione dei passeggeri..

1. – Nella tristemente nota vicenda della nave da Crociera «Costa Concordia», al di là della questione della condotta del comandante e della sua valutazione, con le conseguenze più dirette in particolare sul piano penale ¹, di

* Pubblicazione realizzata nell'ambito di un progetto di ricerca finanziato dal fondo di Ateneo per la ricerca 2019 dell'Università degli studi di Sassari.

** Ordinario di diritto della navigazione dell'Università degli studi di Sassari.

¹ Cass. pen. 12 maggio – 19 luglio 2017, n. 35585 di cui stralci sono pubblicati in *Riv. dir. nav.*, 2018, 837, con nota di F. Loschi, *La colpa c.d. cosciente o con previsione tra formante legislativo e prassi applicativa. Lo stato dell'arte alla luce della più recente dottrina e giurisprudenza alla prova della sentenza relativa al naufragio della Costa Concordia*, ivi, 840, che ha sostanzialmente confermato le decisioni dei precedenti gradi di giudizio (App. Firenze, 31 maggio 2016 – 29 luglio 2016, n. 2018 e Trib. pen. Grosseto, 11 febbraio 2015 – 10 luglio 2015, n. 115 (in *Dir. penale contemporaneo*, 9 novembre 2015, con nota di S. Rossi, *Il naufragio della Costa Concordia: norme incriminatrici e categorie dogmatiche alla prova dei fatti (una prima lettura)*); uno stralcio della pronuncia è anche in *R.I.D.T.*, 2015, 180). Sui profili penali v. anche S. Rossi, *Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della «Costa Concordia» nella prospettiva del penalista*, in *R.I.D.T.*, 2015, 5 (per considerazioni antecedenti alla pubblicazione della motivazione della decisione penale in primo grado del Tribunale di Grosseto).

In generale sulla vicenda che ha dato luogo ai procedimenti in questione, da un punto di vista marittimistico, v. U. La Torre, *Le anomalie nel comando della nave: considerazioni sui casi Se-gesta Jet e Costa Concordia*, in *Dir. maritt.*, 2018, 817, ivi, 850 ss., nonché Id., *Funzione di comando e sicurezza della navigazione*, in *Revista de Derecho del Transporte*, 12, 2013, 31, ivi, 34 ss., e Id., *Equipaggio, comando e determinazione della rotta nella navigazione marittima*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 95, ivi, 124 ss.). V. anche, per riflessioni sulla normativa in materia di sicurezza, Ph. Boisson, *Du Titanic au Concordia: 100 ans de droit de la sécurité des navires de croisière - Les grandes étapes*, in *D.M.F.*, 2012, 328; F. Pellegrino, *La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Concordia*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 107. In particolare, per le correlazioni con gli ausili alla navigazione marittima, cfr. L. Salamone, *Caso «Concordia»: ruolo dell'autorità marittima*



particolare rilevanza mi sembrano i contenziosi instauratisi a margine della vicenda, al di fuori del procedimento penale ².

L'attenzione dell'opinione pubblica si è concentrata in particolare sulle azioni proposte per le richieste risarcitorie dei passeggeri, tema su cui si segnala, da ultimo, una sentenza del Tribunale di Genova, che ha deciso sul danno da stress post-traumatico ³. Vanno poi considerati i danni subiti dai membri dell'equipaggio, oltre che le conseguenze in termini ambientali (per di più in un'area di mare che avrebbe dovuto essere interessata dalla ancora non istituita Area marina protetta dell'Arcipelago Toscano, prevista dalla legge 31 dicembre 1982, n. 979 sulla difesa del mare) ⁴ e di sicurezza della navigazione ⁵ (anche in considerazione delle considerevoli dimensioni della nave coinvolta) ⁶, con i connessi obblighi di rimozione del relitto ⁷.

e profili giuridici connessi all'impiego dei sistemi di controllo del traffico marittimo, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 269.

² Sul tema ho avuto modo di proporre qualche riflessione, quando ancora si conosceva solo il dispositivo, anche delle statuizioni civili, con il riconoscimento delle provvisori in favore delle parti civili, ma non le motivazioni, di Trib. pen. Grosseto, 11 febbraio 2015 – 10 luglio 2015, n. 115, cit.: M. M. Comenale Pinto, *Il caso Costa Concordia*, ne *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, a cura di M. V. Petit Lavall e A. Puetz, Madrid, 2015, 347, 351 ss.

³ L'allusione è ad una sentenza che ha avuto ampio risalto sulla stampa italiana ed estera, che ha accordato un risarcimento di 92.700 euro ad un passeggero, assistito da una nota associazione di difesa dei consumatori, per «stress post-traumatico»: Trib. Genova, 24 dicembre 2021, n. 2798, consultabile nel sito della *Rivista del diritto della navigazione*, alla pagina <https://www.rivdirnav.org/notizie/costa-concordia-tribunale-di-genova-su-danno-da-stress-post-traumatico/>.

⁴ Cfr. l. 979 del 1982, art. 31.

⁵ Il che ha aperto anche la strada ad una riflessione sulla sostenibilità ambientale dell'attività crocieristica, su cui v. M. M. Comenale Pinto, *La sostenibilità ambientale dell'attività crocieristica*, in *Diritto@Storia*, 12, 2014.

⁶ Il che ha stimolato il dibattito sulle specifiche problematiche della sicurezza in relazione alla tendenza al gigantismo navale, che non sembra, allo stato, aver sortito effetti. Specificamente sui problemi di sicurezza indotti dal gigantismo navale nel trasporto di persone: A. Sam-Lefebvre, *Le gigantisme naval à l'épreuve de la sécurité dans le transport maritime de passagers*, in *D.M.F.*, 2012, 338. Il tema è stato dibattuto anche con riferimento al maggior rischio ambientale insito nelle grandi navi (ed in particolare in quelle impiegate nel trasporto di idrocarburi o altre sostanze inquinanti o pericolose): H. Ardillon, *La fonction de capitaine à bord d'un navire de grande dimension*, in *D.M.F.*, 2012,

⁷ Per fronteggiare i quali sono stati assunti specifici provvedimenti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la dichiarazione dello stato di emergenza (d.P.C.M. 20 gennaio 2012 e ord.

Certamente si tratta di contenziosi interessanti sul piano giuridico, ma anche di un certo valore dal punto di vista economico ⁸, tanto da indurre in qualche isolato caso a condotte suggestive e forme di pubblicità occulta verso i potenziali assistiti, che hanno financo provocato l'irrogazione di sanzioni disciplinari, confermate anche dalle Sezioni Unite con una recente pronunzia ⁹. Peraltro, lo *stress* post-traumatico da coinvolgimento diretto o anche (molto) indiretto nella vicenda dell'affondamento della Costa Concordia è stato invocato (peraltro senza successo), per quanto si sa almeno in due ordinamenti diversi, come argomento per giustificare condotte riprovevoli di lavoratori, di per loro idonee a giustificare il licenziamento ¹⁰.

P.C.M. 20 gennaio 2012, n. 3998). La rimozione di navi ed aeromobili sommersi in porte, rade, canali o comunque nelle acque territoriali italiane è oggetto della specifica previsione dell'art. 73 c. nav., in base alla quale l'autorità marittima può disporla a spese del proprietario, ove ravvisi un pericolo o un intralcio per la navigazione (cfr. G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, I, Milano, 1987, 752 ss.; M. Grigoli, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, I, *La sicurezza dei beni prodromici dell'esercizio nautico*, Milano, 1989, 133). A livello internazionale, sia pure con un ambito geografico piuttosto limitato (si riferisce ai relitti situati nella zona economica esclusiva od in aree equivalenti, con esclusione del mare territoriale in quanto tale), va segnalata in materia la Convenzione di Nairobi del 18 maggio 2007, relativa ai relitti che potrebbero portare pregiudizio alla sicurezza di persone o cose in mare, ovvero all'ambiente marino o costiero, non vigente all'epoca dei fatti di causa (in vigore, a livello internazionale, dal 14 aprile 2015), e comunque non ratificata dall'Italia, su cui cfr. M. M. Comenale Pinto, *La Convenzione di Nairobi: profili generali*, in *Dir. mar.*, 2016, 16.

⁸ Si era anche ventilata un'azione di classe in Italia: sulle ragioni dell'aborto dell'iniziativa, cfr. R. Carleo, *Caso Costa e class action italiana: le ragioni di un mancato avvio*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 35. Il tutto, ovviamente, ha avuto considerevoli conseguenze anche sul piano delle coperture assicurative: cfr. A. Boglione, *L'assicurazione della «Costa Concordia» e la protezione P&I*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 289.

⁹ Si allude, in particolare, a Cass., sez. un., 26 febbraio 2021, n. 5420, relativa alla condotta di una avvocatessa che avrebbe integrato la «violazione degli artt. 18, 19 e 22 del Codice Deontologico, per essere venuta meno, nei rapporti con la stampa, ai criteri di equilibrio e misura nel rilasciare interviste nel rispetto dei doveri di segretezza e riservatezza», ed avrebbe anche «posto in essere condotte vietate per l'acquisizione della clientela», oltre che non «aver mantenuto nei confronti di colleghi un comportamento ispirato a correttezza e lealtà». Fra l'altro, la suddetta professionista avrebbe «rilasciato interviste relative al contenuto dei processi da lei seguiti come difensore, era comparsa in trasmissioni televisive con sembianze alterate, interpretando ruoli in processi inventati, [...] ingaggiato un'attrice chiedendole di interpretare in televisione la parte di una naufraga della nave Costa Concordia, da lei stessa assistita con successo».

¹⁰ In Italia un dipendente universitario ha impugnato il licenziamento intimatogli giusta causa per «avere effettuato acquisti di merce spendendo il nome dell'Università e addebitandone a

Io vorrei soffermarmi in particolare sui danni causati direttamente dal naufragio.

2. – La trattazione delle questioni che stiamo esaminando richiede come presupposto l'individuazione della legge applicabile e della giurisdizione, tenuto conto della pluralità di ordinamenti che sono stati coinvolti in una vicenda che pur ruotava attorno ad una nave italiana per fatti avvenuti in acque territoriali italiane, per un incidente verificatosi in acque italiane, nel corso di una crociera turistica ¹¹.

quest'ultima il costo», sostenendo che avrebbe posto in essere quelle condotte mentre si sarebbe trovato «in uno stato psicologico di grave turbamento, tale da incidere sulla capacità di intendere e di volere, determinato dall'essere stato coinvolto nel naufragio della nave Costa Concordia, a bordo della quale viaggiava» (prospettazione non accolta nel merito, con decisione ritenuta immune da vizi da Cass., sez. lav., 12 maggio 2021, n. 12641). Meno diretta l'occasione del turbamento subito in Francia dal dipendente di un'impresa, che si sarebbe indotto a comportamenti vessatori e *mobbing* verso i componenti della squadra di lavoratori da lui coordinati, che sarebbe derivata dalla presenza di varie vittime del naufragio della Costa Concordia fra i clienti dell'impresa (anche in questo caso la prospettazione non è stata condivisa dal giudice dell'impugnazione: Cour Administrative d'Appel de Marseille, 7ème chambre - formation à 3, 12 luglio 2016 n. 15MA02291).

¹¹ Il contratto di crociera turistica rientra nel più ampio *genus* dei contratti di viaggio (v. per tutti S. Pollastrelli, *Il contratto di trasporto marittimo*, Milano, 2008, 284 ss.; D. Bocchese, *La crociera turistica*, ne *I contratti del trasporto*, a cura di F. Morandi, I, Bologna, 2013, 491, ivi, 493; M. Brignardello, *Contratto di crociera e tutela del turista*, in *Dir. turismo*, 2005, 127, ivi, 128 ss.). Si tratta di tipologia disciplinata per la prima volta nel nostro ordinamento dalla Convenzione di Bruxelles del 23 aprile 1970, ratificata in Italia in base alla l. L. 27 dicembre 1977, n. 1084. La successiva direttiva n. 90/314/CEE è stata originariamente attuata in Italia dal d. lgs. 17 marzo 1995, n. 111, poi inserita nel testo del «codice del consumo» (d.lgs. 6 settembre 2005 n. 206, da art. 82 ad art. 100), ed infine trasfusa nel «codice del turismo» (d. lgs. 23 maggio 2011 n. 79, da art. 32 a art. 51) (sull'evoluzione della disciplina, cfr. D. Bocchese, *Il trasporto di passeggeri nella più recente versione del Codice del turismo italiano, in attuazione della direttiva (EU) 2015/2302 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 novembre 2015, relativa ai «pacchetti turistici» e ai «servizi turistici collegati»*, ne *La aviación al servicio del desarrollo económico de la sociedad: los nuevos retos de su regulación jurídica*, a cura di F. Bauzá Martorell, I. Nadal Gómez, Madrid, 2019, 429 ss.; F. Morandi, *Il nuovo contratto di viaggio*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, 869 ss.). La disciplina dettata da quest'ultimo è stata peraltro novellata, a seguito dell'adozione della nuova direttiva 2015/2302/UE, con il d. lgs. 21 maggio 2018, n. 62 che, *ratione temporis*, non avrebbe comunque avuto applicazione rispetto alla vicenda, risalente ad un periodo ben antecedente alla sua entrata in vigore. Tuttavia, il rilievo della disciplina dei pacchetti turistici rispetto al caso di specie è relativo, posto che comunque essa non esclude l'applicabilità della disciplina della responsabilità vettoriale per i danni da morte e lesioni personali subiti dai turisti/passeggeri, che, com'è comprensibile, nella vicenda hanno rilievo prevalente: l'art.

L'organizzatore della crociera, il proprietario della nave, l'armatore ed il vettore coincidevano nello stesso soggetto, la società Costa Crociere S.p.A., facente peraltro capo, dal 1997, al gruppo statunitense Carnival.

In passato, per quella che era l'impostazione tradizionale, tramandataci dal codice della navigazione nel testo originale del 1942, non si sarebbe dovuto dubitare dell'applicabilità della legge italiana così come dell'assoggettamento alla giurisdizione nazionale dei vari profili che stiamo considerando.

In particolare, la legge italiana, in quanto legge della bandiera, sarebbe stata applicabile alla responsabilità dell'armatore ed alla sua limitazione, sulla base dell'art. 7 c. nav., così come ai contratti di utilizzazione della nave (e così, anche al trasporto di passeggeri via mare), ai sensi dell'art. 10 c. nav.¹²; d'altra parte, come si dirà, nelle condizioni generali del contratto di crociera era contenuta una clausola in tema di legge applicabile e foro che eleggeva il foro di Genova e richiamava l'applicabilità della legge italiana¹³; per inciso, tale ultima clausola sarebbe stata inopponibile al consumatore cui fosse stato applicabile il regime del foro del consumatore, trattandosi di trasporto di persone comprensivo di «prestazioni combinate di

43 d. turismo, nel testo vigente, come l'art. 44 c. turismo nel testo previgente, per i danni alla persona. Ciò in quanto è fatto salvo il diritto del viaggiatore di «[...] esperire ogni altra forma di tutela al medesimo garantita, anche dal diritto interno, purché nei limiti della soglia di armonizzazione massima cui tende la normativa di matrice europea», anche in quanto non espressamente richiamata (così: R. Campione, *Il rimedio risarcitorio nella dir. 2015/2302/UE*, in *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio. La direttiva 2015/2302/UE e le prospettive della sua attuazione nell'ordinamento italiano*, a cura di A. Finessi, Napoli, 2017, 131, ivi, 133).

¹² Cfr. Pollastrelli, *Il contratto di trasporto marittimo*, cit., 70 ss. (e, in particolare, ivi, 87 ss., per l'assoggettamento del contratto di trasporto al criterio di collegamento di cui all'art. 10 c. nav.). Per il progressivo superamento del criterio della legge della bandiera, a partire dalla Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, cfr. Pollastrelli, op. cit., 96 ss. V. in generale S. M. Carbone, *Norme di diritto internazionale privato e codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 1992, 310. Sul reg. (CE) n. 593/2008 del Parlamento e del Consiglio del 17 giugno 2008, v. S. Tonolo, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2009, 309.

¹³ Sulla validità delle clausole di elezione del foro contenute nei contratti di crociera della Costa, v. di recente, per fondare la dismissione sulla base della dottrina del *forum non conveniens* (con riferimento all'azione proposta da un passeggero per le conseguenze pregiudizievoli subite per la supposta cattiva gestione della crisi del COVID), nell'ambito della giurisprudenza federale, la decisione della Corte d'appello per l'11° Circuito del 19 agosto 2021 sul caso *Turner v. Costa Crociere S.P.A.*, 081921 FED11, 20-13666, VLEX-874593056.

trasporto e di alloggio per un prezzo globale»¹⁴.

La vicenda da cui traiamo spunto ha generato, anche in un'ottica di *forum shopping*¹⁵, cause di fronte a giurisdizioni diverse da quella italiana, come Francia¹⁶ e Spagna, oltre che (anche sotto gli auspici della stessa associazione italiana di tutela dei consumatori a cui mi riferivo nelle battute iniziali)¹⁷ in Florida, negli Stati Uniti, in quanto sede di Carnival, *parent company* della Costa, sia davanti ai circuiti federali sia davanti alla giurisdizione statale. Quest'ultimo filone processuale ha prodotto varie dismissioni di azioni, fondate sulla dottrina del *forum non conveniens*¹⁸, specialmente ove

¹⁴ In ambito euro-unitario, oggi va richiamato il reg. (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, che ha abrogato il precedente reg. n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000. Le disposizioni dei due regolamenti in materia di foro del consumatore non si applicano (cfr. reg. (CE) 44/2001, art. 15, § 3 e reg. (UE) n. 1215/2012, art. 17, § 3) ai contratti di trasporto di persone che non prevedano prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale (ma è questo il caso delle crociere). Sulle presumibili ragioni dell'eccezione generale rispetto al foro del consumatore, tenuto conto del quadro dettato dalle convenzioni di diritto uniforme (con considerazione che, allo stato, non vale per l'Italia, che, come si è detto, non è parte della convenzione PAL 2002), cfr. M. Lopez de Gonzalo, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005, 115 ss. Sul problema specifico della giurisdizione rispetto ai pacchetti «tutto compreso» in cui concettualmente rientrano le crociere, cfr. E. G. Rosafio, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, in *Riv. dir. nav.*, 2016, 107, ivi, 131 ss.

¹⁵ Il riferimento è alla tendenza ad indirizzare la scelta della giurisdizione, lì dove sia possibile optare fra più di una, su quella che fa intravedere la possibilità di un risultato più favorevole all'attore, di cui si vede frequente ricorso proprio nel campo dei trasporti (v. fra gli altri A. Atallah, *Quelques réflexions sur le développement du «forum shopping»*, in *D.M.F.*, 2001, 867). La problematica (con l'individuazione delle possibili soluzioni) è considerata da P. Hay, *Interrelation of Jurisdiction and choice-of-Law in United States Conflicts Law*, in *I.C.L.Q.*, 28/1979, 161 (ma per perplessità circa la rispondenza all'obiettivo della prevenzione del fenomeno del ricorso alla normativa uniforme, v. F. Ferrari, «*Forum shopping*» e diritto contrattuale uniforme, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 2002, 575).

¹⁶ L'esperibilità di azioni davanti alla giurisdizione francese da parte dei passeggeri francesi è stata *ab origine* sostenuta da P. Bonassies, *Sinistre du Concordia, droit de la mer et problèmes de compétence judiciaire pour les victimes françaises*, in *D.M.F.*, 2012, 314 (ivi, 315, per l'ipotesi di attivazione di sequestri di *sister ship* che facessero scalo nei porti francesi).

¹⁷ <https://codacons.it/nave-costa-il-codacons-deposita-alla-corte-di-justizia-di-miami-azione-collettiva-di-risarcimento-in-favore-dei-passeggeri/>

¹⁸ Su cui v. in generale, a suo tempo, P. Blair, *The Doctrine of Forum Non Conveniens in Anglo-American Law*, in *Columbia Law Rev.*, 29/1929, 1. Nella letteratura in lingua italiana, v. A. F. Ba-

l'attore non fosse stato residente negli Stati Uniti ¹⁹, ma anche, più in generale, sulla base della clausola di scelta del foro contenuta nelle condizioni generali di contratto ²⁰.

Sulla base dei parametri della dottrina del *forum non conveniens*, l'instaurazione del giudizio negli Stati Uniti avrebbe richiesto, come presupposto del riconoscimento della fondatezza della scelta del foro da parte dell'attore, che fosse ritenuta inadeguata a dare giustizia al caso la giurisdizione altrimenti competente, ovvero quella italiana; non so se possa contribuire a rassicurarci sulla qualità del nostro sistema giuridico l'esclusione, da parte delle Corti statunitensi, della ricorrenza di tale condizione ²¹.

È incidentalmente da osservare che, al di là delle previsioni uniformi ed euro-unitarie di carattere generale in materia di giurisdizione e di quelle specifiche in tema di foro del consumatore, frequentemente, nel campo della navigazione e dei trasporti, la controversia ricade nel campo di applicazione di specifiche convenzioni, alcune delle quali comprendono anche norme di individuazione della giurisdizione competente, come è, ad esem-

vasso, *Il forum non conveniens nell'esperienza giuridica inglese: discrezionalità come strumento e giustizia come fine*, in *Riv. dir. civ.*, 1997, I, 607. Tale dottrina (che costituisce l'altra faccia del *forum shopping* di cui è detto) ricorre frequentemente nelle cause in materia di navigazione; fra i precedenti inglesi più noti si menziona *The Atlantic Star* [1973] 2 All E.R. 175 (su cui cfr. Atallah, *Quelques réflexions sur le développement du «forum shopping»*, cit., 861, nonché A. MacLean, *Foreign Collisions and Forum Conveniens*, in *I.C.L.Q.*, 22/1973, 748, che ne sottolinea il rilievo generale, al di là dell'ambito dell'*Admiralty*), con cui venne respinta un'azione proposta per una collisione verificatasi sulla Schelda, in acque belghe (ed in cui erano rimaste danneggiate una chiatta belga ed una olandese) davanti all'*Admiralty Court*, sul presupposto che la nave che l'aveva provocata facesse (anche) scalo nei porti inglesi: si era ritenuto, in particolare, più appropriato il foro di Anversa, risultando la giurisdizione inglese «*vexatious and oppressive*».

¹⁹ V., in particolare, *Giglio Sub s.n.c. v. Carnival Corp.*, No. 12-21680-CIV, 2012 WL 4477504 (S.D.Fla. Sept. 26, 2012), aff'd, 523 F. App'x 651 (11th Cir. 2013).

²⁰ Così come richiamata testualmente in *Warrick v. Carnival Corp.*, No. 12-61389 (SD Fla, February 4, 2013), per fondare la pronunzia di *forum non conveniens*, rispetto alla domanda proposta in Florida dall'attore. Sulla validità delle clausole di elezione del foro contenute nei contratti di crociera della Costa, v. di recente, per fondare la dismissione sulla base della dottrina del *forum non conveniens* (con riferimento all'azione proposta da un passeggero per le conseguenze pregiudizievoli subite per la supposta cattiva gestione della crisi del COVID), nell'ambito della giurisprudenza federale, la decisione della Corte d'appello per l'11° Circuito del 19 agosto 2021 sul caso *Turner v. Costa Crociere S.P.A.*, 081921 FED11, 20-13666, VLEX-874593056.

²¹ *Warrick v. Carnival Corp.*, No. 12-61389, cit.

pio, per il trasporto aereo internazionale di passeggeri, bagagli e merci, il caso delle convenzioni di Varsavia del 12 ottobre 1929 e di Montreal del 28 maggio 1999 (rispettivamente, artt. 28, § 1, e 33, § 1), così come per la convenzione di Atene del 13 dicembre 1974, relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 (c.d. PAL 2002) (di cui l'Italia non era e non è, allo stato, parte), il cui art. 17 evoca come criteri di collegamento giurisdizionale: 1) la residenza abituale o dello stabilimento principale del convenuto; 2) il luogo di partenza o di destinazione stipulato nel contratto di trasporto; 3) lo Stato di domicilio o della residenza abituale dell'attore, se il convenuto ha una sede della propria attività in tale Stato ed è soggetto alla giurisdizione di quest'ultimo; 4) lo Stato del luogo di conclusione del contratto se il convenuto vi ha una sede della propria attività ed è soggetto alla giurisdizione di tale Stato²².

Si è ipotizzato, con tesi che suscita invero non poche perplessità, che la dottrina del *forum non conveniens* possa essere applicabile per dismettere una causa, anche in un foro individuato come competente da una convenzione internazionale²³, ma la casistica giurisprudenziale nota sembra consolidata nel senso opposto. In particolare, si è a suo tempo ritenuta in contrasto con la convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale²⁴ la rinuncia discrezionale di un giudice ad esercitare la competenza che gli sarebbe comunque stata attribuita dalla suddetta convenzione,

²² Né si tratta di disposizione per la quale vale il rinvio normativo di cui al reg. (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, peraltro entrato in vigore, ma non applicabile, al momento dei fatti di causa, ai sensi del suo art. 12.

²³ P. S. Dempsey, *All along the Watchtower: Forum non conveniens in International Aviation*, <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/ForumNonConveniensInInternationalAviation.pdf>. L'affermazione è supportata, con riferimento al trasporto aereo, dal richiamo alle previsioni di rinvio alle regole procedurali applicabili dalla Corte, di cui all'art. 28, § 2 della Convenzione di Varsavia e dell'art. 33 § 4 della convenzione di Montreal del 1999. D'altra parte, il medesimo autore chiosa (*sub* nt. 82) «[...] However, it must be noted that references to domestic law conspire against legal uniformity (one of the goals of the international air carrier liability system)».

²⁴ Immediato precedente dei regg. (CE) 44/2001 e (UE) 1215/2012 cui si fa riferimento *supra*, *sub* nt. 5.

sul presupposto che sarebbe più appropriata la decisione del giudice di un diverso Stato ²⁵.

3. Il naufragio della Costa Concordia risale storicamente ad un momento in cui il quadro normativo applicabile in materia di responsabilità vettoriale non corrispondeva a quello attuale; d'altronde non si erano neanche prodotti gli effetti di incertezza sul regime di limitazione dei crediti marittimi del d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111, tanto che avrebbe potuto in astratto essere invocata la limitazione del debito armatoriale di cui all'art. 275 c. nav., nel testo originario non emendato, ritenuta operante anche rispetto ai risarcimenti dovuti dell'armatore che rivestisse altresì la posizione di vettore, per i danni subiti dai passeggeri e dal carico ²⁶.

Si sarebbe poi potuta porre la questione dell'applicabilità di tale regime di limitazione anche ai debiti connessi alla rimozione del relitto ²⁷. Non costa, tuttavia, che sia stato ipotizzato il ricorso a siffatta procedura, che comunque, verosimilmente, non avrebbe potuto avere esito positivo, in ragione dei profili di «dolo o colpa grave», riconducibili allo stesso armatore ed idonei a farlo decadere dal beneficio.

L'Italia, come si è detto, non aveva (e non ha) ratificato la convenzione PAL 2002, e, all'epoca dei fatti causa non era ancora applicabile il reg. (CE) 392/2009, sicché la responsabilità vettoriale avrebbe dovuto essere disciplinata alla stregua del codice della navigazione ²⁸; le disposizioni applicabili del codice del turismo non incidono in maniera particolare, se non per la risarcibilità del danno da «vacanza rovinata», riconoscibile, all'epoca, come oggi, in

²⁵ C. giust. CE 1° marzo 2005, C-281/02, *Owusu v Jackson and Others*, in *Int'Lib*, 2006, 15, con nota di M. A. Lupoi, *Del caso Owusu: l'ultima spiaggia del forum non conveniens in Europa?*

²⁶ V. per tutti F. Berlingieri, *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, 25, ivi, 36 ss.

²⁷ A suo tempo, per la soluzione positiva, v. App. Venezia, 10 agosto 1978, in *Dir. mar.*, 1978, 462, nonché Trib. Trapani, 13 settembre 1989, ivi, 1990, 734. Tuttavia, in senso contrario, più recentemente: Cass., ord. 30 novembre 2018, n. 30978, in *Dir. mar.*, 2020, 178, nonché App. Bari, 29 ottobre 1991, in *Assic.*, 1993, II, 126, con nota di S. Ferrarini, *Nave a «leasing», salvataggio, assicurazione*.

²⁸ Conf. F. Berlingieri, *Le contrat de croisière en droit italien et la responsabilité du transporteur en cas d'accident*, in *D.M.F.*, 2012, 301, ivi, 302.

quanto riconducibile a «inadempimento di non scarsa importanza»²⁹. Ed in effetti, tale voce di danno è stata considerata in alcune delle decisioni italiane fin qui note; in particolare si tratta di appelli sulla quantificazione equitativa di tale danno (in diecimila euro), ritenuta insufficiente da parte di alcuni dei passeggeri interessati, con specifico gravame sul punto, respinto dal giudice d'appello³⁰.

In Spagna, l'Audiencia Provincial di Madrid³¹, ritenendo (sembrerebbe erroneamente, per le ragioni dianzi esposte) di applicare la convenzione PAL, ha comunque riconosciuto la risarcibilità del danno morale non accompagnato da lesioni personali, con decisione sul punto confermata nel giudizio di cassazione³². Va preso atto che nel testo (ufficiale) francese, con riferimento al danno alle persone risarcibile, diverso dalla morte, nella convenzione PAL 2002 (art. 3, § 1) si ricorra alla formula «*lésions corporelles*» (mentre nel testo in lingua inglese ci si esprime in termini di «*personal injury*»), corrispondente a quella dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929, che ha indotto ad escludere la risarcibilità del *pure emotional distress* nel trasporto aereo di passeggeri³³.

²⁹ Cfr. c. turismo, art. 47 nel testo originario (che è quello che qui rileva), ed art. 46 nel testo come sostituito dall'art. 1, comma 1, d. lgs. 21 maggio 2018, n. 62. Con riferimento al testo originario, cfr. F. Romeo, *Il «nuovo» danno da vacanza rovinata: primi rilievi sull'art. 47 del codice del turismo*, in *Resp. civ. prev.*, 2011, 565.

³⁰ App. Firenze, 24 febbraio 2020, in *Dir. mar.*, 2021, 180, con nota di M. Previti, *Costa Concordia: la Corte d'appello riconosce il danno da vacanza rovinata quale species del danno non patrimoniale*. V. anche, nel medesimo senso, App. Firenze, 16 ottobre 2020, n. 1957.

³¹ S.A.P. Madrid, 29 aprile 2014, n. 147/2014, ECLI:ES:APM:2014:5585.

³² S.T.S., 8 aprile 2016, n. 232/2016, ECLI:ES:TS:2016:1420, su cui v. M. Medina Crespo, *Indemnización separada y compatible por daños morales corporales y por daños extracorpóreos*, in *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 58, 2016, 9; P. Domínguez Martínez, *Daño moral sufrido por los pasajeros del Costa Concordia por la angustiosa situación sufrida en el naufragio, distinto del daño moral consecuencia del daño corporal sufrido por algunos pasajeros: compatibilidad y prueba*, in *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 17/2016, 254. V. anche F. C. López Rueda, *La indemnización de los daños morales a los pasajeros del «Costa Concordia»*, in *Revista de Derecho del Transporte*, 2020, 139.

³³ Cfr. U.S. Supreme Court, 17 aprile 1991, *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530 (1991). In tema, anche per richiami ulteriori, v. E. G. Rosafo, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo di persone*, in *XXXIV Giornate latino-americane di diritto aeronautico e spaziale*, a cura di M.O. Folchi, M. M. Comenale Pinto, U. La Torre, R. Tranquilli-Leali, Padova, 2010, 241; M. M. Comenale Pinto, *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla con-*

In Francia, la Corte d'appello di Versailles ha stigmatizzato il termine di accettazione eccessivamente ristretto imposto dalla Costa rispetto all'offerta transattiva rivolta ai danneggiati³⁴; d'altra parte, in Italia il Tribunale di Varese non ha autorizzato ad accettare per conto di un minore un'offerta transattiva di undicimila euro per i danni subiti a bordo della Costa Concordia, in assenza di elementi che ne provassero la vantaggiosità³⁵. Si tratta di segnali che inducono a riflettere sull'opportunità della previsione di anticipi di pagamento ai danneggiati per far fronte alle prime esigenze, prevista dall'art. 6 del reg. (CE) 392/2009, sulla scia di quanto previsto anche in ambito internazionale per il trasporto aereo, con modello, viceversa, non seguito dalla convenzione PAL³⁶.

Sembra peraltro interessante rilevare che, rispetto a vicende future che possano essere in qualche modo sovrapponibili rispetto a quella cui ci stiamo riferendo, si porrebbe il problema del «danno risarcibile» in base al reg. (CE) 392/2009 e/o alla convenzione PAL 2002. Quest'ultima, all'art. 3, § 5, lett. *d* (nel testo introdotto dal Protocollo del 2002), la cui applicazione è richiamata dal reg. (CE) 392/2009, espressamente prevede che, in tema di responsabilità del vettore marittimo, la nozione di «*loss shall not include punitive or exemplary damages*». Si tratta di una formula meno rigorosa rispetto a quella adottata dall'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo, a cui ultima parte precisa che «[...] *punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable*». Tuttavia, neanche quest'ultima ha impedito, contrariamente a quanto era stato ipotizzato dai primi commentatori³⁷, di riconoscere la risarcibilità di danni non patrimoniali³⁸.

venzione di Montreal del 1999, in *Riv. dir. comm.*, 2002, I, 67, ivi, 112 ss. Per una comparazione fra le formule utilizzate dalle convenzioni in campo aeronautico e la convenzione PAL, cfr. Id., *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Arch. giur.* «Filippo Serafini», 2006, 337, ivi, 353 ss.

³⁴ App. Versailles, 9 maggio 2012, in *D.M.F.*, 2012, 598, con *Observations* di C. Lienhard, ivi, 601, che ha confermato l'ordinanza emessa nel medesimo senso da Tribunal de Grande Instance de Nanterre, 13 febbraio 2012, n. 12/00424, ivi, 2012, 750.

³⁵ Trib. Varese, decr. 18 maggio 2012, in *Il caso.it*, 30 maggio 2012.

³⁶ E su questo specifico aspetto, v. a suo tempo Comenale Pinto, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, cit., 370 s.

³⁷ Tanto era sembrato anche a me di dover sostenere: Comenale Pinto, *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla convenzione di Montreal del 1999*, cit., 113 e ivi, sub n. 127.

³⁸ Si fa riferimento all'apertura a suo tempo operata da C. giust. UE 6 maggio 2010, in causa

Abstract

Il contributo esamina le azioni risarcitorie proposte per i danni causati dal naufragio della nave da crociera «Costa Concordia», con riferimento specifico alle problematiche di giurisdizione e legge applicabile.

The paper examines proceedings for compensation for damages caused by the wreck of cruise ship «Costa Concordia» with particular reference to questions of jurisdiction and applicable law

C-63/09, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 267, con nota di N. Liberatoscioli, *Nel caso di perdita dei bagagli, il massimale di responsabilità del vettore aereo comprende i danni sia materiali sia morali*, *ivi*, 274; C. giust. UE 13 ottobre 2011, in causa C-83/10, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 339, con nota di S. Scalisi, *La Corte di Giustizia Ue si pronuncia sulla cancellazione del volo*, *ivi*, 347. Per un inquadramento della questione, v. in generale E. G. Rosafio, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo di persone*, *cit.*, 241 ss.; v. anche L. Tullio, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, in *Dir. trasp.*, 2011, 777.