

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2022

Promossa da
demetra
CENTRO STUDI

anno 5, n. 8 (I-2022)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista *on-line* e *open-access*, classificata dall’Anvur tra le riviste di classe A nell’area disciplinare 12 (Scienze giuridiche), indicizzata da DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an *on-line*, *open-access* Anvur class A Journal, subject area 12 (Law). It is indexed in DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra
Pubblicato nel mese di ottobre 2022

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Brasile)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (L.U.I.S.S. “G. Carli” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Prof. Marco Ragusa
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Luigi De Propriis	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Avv. Francesco Scalia
Dott. Federico Di Palma	Dott. Antonio Mitrotti	Prof.ssa Martina Sinisi
Avv. Fabrizio Doddi	Avv. Andrea Nardi	Dott.ssa Veronica Sordi
Avv. Francesco Ferrara	Dott. Simone Paoli	Avv. Giovanni Terrano
Dott. Simone Francario	Avv. Anton Giulio Pietrosanti	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Avv. Raissa Frascella		

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Articoli e Saggi

Costa Concordia: un abbandono nave anomalo. Tra regole (disattese) e salvataggio della nave *

Umberto La Torre

*Professore ordinario di Diritto della navigazione
presso l'Università degli Studi "Magna Graecia" di Catanzaro*

Abstract

Costa Concordia: an anomalous ship abandonment. Between rules (disregarded) and ship rescue.

The break-up of the "chain of command" of the bridge team of the Costa Concordia cruise ship, which sank on 13 January 2012 on the rocks off the island of Giglio, remains an issue that has not been fully clarified or addressed in the various levels of justice. The judges' attention has focused almost exclusively on the highest court. Charges were filed against those who, in the shipboard hierarchy, should have (art. 293 c. nav.) replaced him and taken command of the ship. The crew remaining on board the Costa Concordia made up, in some way, for the absence of the captain and the impossibility of alternation ex lege.

Parole chiave: abbandono nave, sostituzione comandante, muster list, posizione di garanzia, emergenza.

Sommario — 1. Premessa — 2. La ricostruzione dei fatti nel disastro della Costa Concordia — 3. Equipaggio, comando e sostituzione del comandante in corso di navigazione — 4. Abbandono nave in violazione dell'art. 303 c. nav. e inosservanza del Ruolo di appello — 5. Segue. Lo sfascio della "catena di comando" — 6. Segue. Gli effetti dell'inosservanza del Ruolo di appello sull' "abbandono nave" — 7. L'art. 293 c nav.: una norma che non tollera il vuoto — 8. Le anomalie del comando, tra assenza ed irreperibilità del comandante — 9. Conclusioni

1. Premessa

La nave da crociera Costa Concordia è naufragata il 13 gennaio 2012 a causa di uno spericolato avvicinamento lungo un tratto di mare prospiciente il porto dell'Isola del Giglio. Nel disastro hanno perso la vita 32 persone.

Il fondamento della responsabilità del comandante della nave è stato rinvenuto principalmente *"nella obiettiva contrarietà delle condotte alle norme di comportamento,*

* Sottoposto a referaggio.

*di cui sono espressione le regole cautelari dirette a prevenire determinati eventi e nell'inosservanza del livello di diligenza, prudenza e perizia, dovuto e da esigersi per la posizione apicale di garanzia rivestita in funzione del suo ruolo apicale"*¹.

La fonte del dovere impeditivo, secondo Cass. pen. sez. IV, 12 febbraio 2014 n. 6791, risiede nell'insieme delle norme «che, selezionando puntualmente condotte doverose alle quali il comandante deve attenersi specificano il contenuto dell'obbligo di "sovrintendere a tutte le funzioni che attengono alla salvaguardia delle persone imbarcate"»². Comandante ed equipaggio devono tenere indenni da eventuali pericoli altri, affidati alla loro cura, in quanto non in grado di governare autonomamente situazioni di pericolo. È questa la chiave di interpretazione degli enunciati del Supremo Collegio nella materia che occupa³. Alla posizione di garanzia si riallacciano, come è noto, poteri di supremazia e controllo su fonti di pericolo⁴.

La causa generatrice del sinistro, nel caso dell'arenamento della nave *Costa Concordia*, deve ricercarsi in una serie di concause, anelli della c.d. "catena di errori"⁵. Questi

* Il presente lavoro trae spunto dalla relazione su invito svolta alla tavola rotonda sui *Profili di interesse civilistico e di Diritto della navigazione*, organizzata dal Tribunale di Grosseto il 14 gennaio 2022, nel quadro delle commemorazioni svolte in occasione del decennale del naufragio della *Costa Concordia*. L'elaborato riprende talune osservazioni svolte nel saggio *Le anomalie del comando di nave: considerazioni sui casi Segesta Jet e Costa Concordia*, in *Dir. maritt.*, 2018, 837 ss., e ricade nel solco del progetto di ricerca internazionale "El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización: nuevos desafíos jurídicos del sector marítimo y portuario" MICINN/FEDER/UE – (Ref. PID2019-107204GB-C32), cui la cattedra di Diritto della navigazione dell'Università degli Studi di Catanzaro aderisce in partenariato con altre Università italiane e straniere.

¹ Cass. pen. 12 maggio 2017 n. 35585, può leggersi in Cass. pen., 2018, 4, 1103.

² "La complessa organizzazione servente alla navigazione ed al governo di una nave da crociera di enormi dimensioni, quale la "Costa Concordia", risultava [...] caratterizzata da una struttura di comando verticistica, in cui le singole possibilità di intervento da parte dei titolari di posizioni di responsabilità cedono il passo a fronte delle scelte decisionali adottate dal titolare del comando": così Cass. pen. sez. IV, 12 febbraio 2014 n. 6791, in *Dir. maritt.*, 2015, p. 564, con nota di G. M. BOI, *Sulla centralità del ruolo del comandante*, p. 566.

³ Nel reato omissivo improprio il legislatore non punisce la condotta (ancorché pericolosa) se non si verifica l'evento che si doveva evitare, e sempre che questo sia lesivo di interessi primari (cfr. G. FIANDACA, *Omissione*, in *Dig. disc. pen.*, VIII, Torino, 1994, p. 546). L'obbligo di attivarsi ricade solo su soggetti determinati, che, per disposizione di legge, per contratto ovvero per un fatto contingente, devono tenere indenni da eventuali pericoli altri, affidati così alla loro cura perché non in grado di governare, in modo autonomo, situazioni di pericolo.

⁴ Secondo Cass. pen. 19 marzo 2013 n. 26239, "[...] nella relazione tra il pilota di comando ed il copilota (e più in generale tra i membri dell'equipaggio) i doveri facenti capo ai subordinati assumono un contenuto aggiuntivo consistente – in presenza di una ravvisata omissione da parte del superiore gerarchico – nell'obbligo di attivarsi, nei limiti fattuali che caratterizzano la singola posizione". Ne discende che anche sul copilota, componente dell'equipaggio di condotta dell'aeromobile, munito di titolo abilitante all'esercizio della professione, grava una posizione di garanzia ex art. 40 comma 2 c.p. Si può anche aggiungere che l'art. 885 c. nav., sotto la rubrica «morte o impedimento del comandante» è simmetrico all'art. 293 c. nav. Si avrà modo di riprendere l'argomento nel prosieguo del presente scritto.

⁵ Quanto alla punibilità dei componenti del ponte di comando della *Costa Concordia*, le cui condotte hanno contribuito alla causazione del sinistro, la Cass. pen. Sez. IV, 12 febbraio 2014 n. 6791, cit., ha motivato nel senso che "La sentenza del G.i.p. con la quale, ai sensi dell'art. 444 cod. proc. pen., è stata applicata la pena concordata dalle parti nei confronti di C.A., J.R.B., S.C., R.F., E M.G., in ordine ai delitti di naufragio ed omicidio colposo plurimo e lesioni, verificatisi in Isola del Giglio la notte tra il 13 e 14 gennaio 2012 [...] gli imputati risultavano meritevoli delle attenuanti generiche, al fine di graduare la pena [...] le condotte degli imputati, se pur non di minima importanza, assumevano un rilievo evidentemente ridotto rispetto alla condotta del coimputato che rivestiva la posizione di comando della nave". Si veda pure Cass. pen. 26 novembre 2020 n. 6490, in *Dir. maritt.*, 2021, p. 369 ss. (pronunciata sull'incidente del 7 maggio 2013, allorché la nave *Jolly Nero*, in manovra, nelle acque dell'avamposto

includono comportamenti distinti, prevalentemente omissivi. Tra i più palesi, l'erronea e lacunosa applicazione della disciplina in tema di rotta e la distanza dalla costa, la velocità della nave in ore notturne ed in spazi limitati, la tenuta della guardia, il difetto di comunicazione tra comando ed equipaggio; ed ancora, a sinistro avvenuto, l'erogazione delle reticenti informazioni alla competente autorità marittima, la non corretta attivazione del Ruolo di appello⁶.

Mentre era in corso l'abbandono della nave in pericolo, il comandante si è allontanato in violazione del disposto dell'art. 303 c. nav. comma 2, che impone al più altro in grado di scendere per ultimo dalla nave pericolante. Ciò è accaduto sebbene fossero presenti centinaia di persone da assistere, oltre all'equipaggio regolarmente a bordo che doveva essere istruito sulle procedure da attuare.

Il comandante non è stato il solo a lasciare precipitosamente la nave che rischiava di affondare. Si tratta di profili, inerenti alla *vacatio* del comando, poco discussi, ma non per questo meno meritevoli di approfondimento.

2. La ricostruzione dei fatti nel disastro della Costa Concordia

Alle ore 21.45 del 13 gennaio 2012, la nave *Costa Concordia*, con a bordo 4.229 persone (rispettivamente 3.206 passeggeri e 1.023 membri di equipaggio), causa sconsiderato

di Genova, urtava contro la struttura denominata Nuova Torre Piloti, cagionandone il crollo, con la morte di nove delle persone ivi addette, il ferimento di altre quattro e la distruzione della centrale di controllo del Compartimento marittimo di Genova), secondo cui “*Il c.d. “principio di affidamento” non vale ad escludere la responsabilità penale del comandante o di un ufficiale della nave in presenza del comportamento colposo di altri imputati, in quanto detto principio trova un temperamento nell’opposto principio secondo il quale il soggetto garante del rischio è responsabile anche del comportamento negligente o imprudente altrui purché questo rientri nel limite della ragionevole prevedibilità in base alle circostanze del caso concreto. Il comandante della nave è gravato da specifici obblighi di sorveglianza, controllo e coordinamento, disponendo degli strumenti necessari per prevedere le eventuali negligenze altrui e per evitare che tali negligenze siano produttive di eventi dannosi*”. Secondo Cass. pen. 20 gennaio 2017 n. 6376 (in CED Cass. n. 269063), il comandante ha obbligo di sovrintendere a tutte le funzioni inerenti alla tutela delle persone imbarcate ed è titolare di una posizione di garanzia nei confronti di tutte le persone che lavorano a bordo della nave sotto il suo controllo, indipendentemente dall'accertamento della esistenza di un rapporto di lavoro subordinato in senso civilistico, in ragione della sua naturale posizione gerarchica rispetto a coloro che sono imbarcati. Nel caso di specie, un cittadino extra UE, imbarcato a Trapani, era stato inserito in una rudimentale struttura organizzativa a bordo di una motopesca battente bandiera spagnola, con il ruolo di cucciiniere e di assistente dei subacquei che pescavano il corallo; in cambio, poteva immergersi (nonostante fosse privo di brevetto di immersione e privo delle tutele previste dalla legge antinfortunistica), quando vi era tempo per farlo. Lo sfortunato cucciiniere perdeva la vita durante una battuta di pesca in mare aperto.

⁶ Il Ruolo d'appello, o *Muster list*, su cui avremo modo di soffermarci nel prosieguo del presente lavoro, è un piano di emergenza per contrastare situazioni di pericolo (es. uomo in mare, incendio, allagamento, collisione, incaglio ecc.) ed attuare idonee attività di protezione. L'art. 203, comma 1, del d.P.R. 8 novembre 1991 n. 435, recante “*Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare*”, elaborato dal legislatore sulla base della disciplina internazionale (racchiusa nella Convenzione Solas, parte B, sez. I, reg. 8 e sez. V, reg. 37, rubricata “*Muster list and emergency instructions*”) stabilisce che “*su ogni nave deve essere redatto, prima della partenza, a cura del comandante e su modello approvato dal Ministero, il ruolo di appello, per stabilire le consegne di ogni persona dell’equipaggio nei casi di emergenza, particolarmente per l’incendio a bordo e l’abbandono della nave*”.

avvicinamento notturno alla costa a velocità sostenuta (16 nodi), impattava contro gli scogli prospicienti l'Isola del Giglio, denominati "Scole"⁷.

Si legge nella sentenza della Cass. Pen. Sez. IV, 19 luglio 2017 n. 39585, che l'equipaggio non è stato informato dal ponte di comando sul reale accadimento dei fatti e non si potevano dare notizie ai passeggeri, i quali si radunavano spontaneamente sul punto di riunione, "*ma qualcuno di loro indossa[va] già il giubbotto di salvataggio e ciò non si concilia con le assicurazioni diffuse tramite annunci di blackout*". Nei minuti successivi, gli sviluppi della situazione, che andava peggiorando, erano celati alla quasi totalità dell'equipaggio ed a tutti i passeggeri⁸.

L'autorità marittima (avvisata non dalla nave ma informalmente, ed insospettata dalla sua posizione fuori rotta rispetto al programmato percorso) interpellava via telefono un ufficiale in plancia della *Costa Concordia*. Non erano inizialmente comunicate (a quanto consta, su indicazione del comandante) le veritiere condizioni della nave né si accennava all'incidente⁹. A bordo, malgrado il crescente sgomento tra i crocieristi, disorientati dalle contraddittorie comunicazioni diramate dalla plancia, il comandante tergiversava, mentre la *Costa Concordia* non cessava di imbarcare acqua e si sbilanciava gradualmente su un lato, inclinandosi sempre più¹⁰.

Già alle 21.58 la sala macchine informava il comandante circa l'allagamento di diversi compartimenti stagno. Rimaneva alto il rischio dello sbandamento, ma non si dava corso all'emergenza, compreso l'ammaino delle scialuppe di salvataggio¹¹. Restavano lettera morta "allarme generale" e "ammaino" delle scialuppe di salvataggio, capisaldi del Ruolo di Appello (denominato, nella disciplina internazionale, *Muster list*) redatto dal comandante.

Ripetutamente sollecitato dal comandante in seconda, solo alle 22.43 il comandante diramava l'"emergenza generale"; tre minuti dopo i passeggeri erano invitati a recarsi nei punti di riunione e ad indossare il giubbotto di salvataggio¹². Erano posticipati segnale di

⁷ Lo squarcio alla carena di circa 70 metri provocava il rapido allagamento di vari compartimenti stagno, cosicché l'acqua raggiungeva anche il quadro elettrico. Il *blackout* comprometteva il funzionamento sia delle pompe di sentina (per scaricare gli allagamenti) e sia della timoneria. La nave, percorsa, dopo l'urto, una semicurva, si adagiava sugli scogli, sul suo lato sinistro, non distante dalla terraferma. Incapace di muoversi, si inabissava parzialmente e progressivamente si inclinava, così da rendere via via più complesso e poi impossibile l'ammaino delle scialuppe di salvataggio.

⁸ Taluni dei quali, sempre più preoccupati dagli esiti del contesto in atto, avevano contattato (a quanto consta, prima delle ore 22.00) anche i Carabinieri di Prato per dare l'allarme. Si veda Trib. Grosseto 11 febbraio 2015, cit., p. 212.

⁹ Si legge in Cass. Pen. Sez. IV, 19 luglio 2017 n. 35585, cit., che, "*Dopo la telefonata con R.F., F.S. dice ad A. di rispondere alla capitaneria di porto di Civitavecchia che c'è stato un blackout, che c'è bisogno di un rimorchiatore e che si sta valutando la situazione; in tal modo, secondo la ricostruzione accolta dalla Corte distrettuale, egli omette di comunicare l'esistenza della falla e l'allagamento del quadro elettrico principale*".

¹⁰ Alle 21.54 si dava annuncio di un *blackout* ed alle 22.04 di un guasto elettrico in via di risoluzione. "*Con la nave al buio, inclinata, i motori spenti dopo un violento urto dire che si trattava di un semplice inconveniente era una vera e propria presa in giro*": così App. Firenze, cit., 299.

¹¹ Le circostanze, aggravate dall'evolversi dei fatti, rendevano, al contrario, pressoché improcrastinabile l'attivazione delle procedure tecniche volte a ridimensionare gli effetti dell'impatto e ad agevolare l'ordinata evacuazione dei crocieristi della nave.

¹² Il *Chapter III* della Convenzione SOLAS, stabilisce che i passeggeri devono essere istruiti in anticipo sull'uso dei giubbotti di salvataggio e sulle azioni da intraprendere in caso di emergenza (Regola 19, 2.2). Prima o immediatamente dopo l'imbarco, le istruzioni sono diramate ai passeggeri con appositi annunci, che devono essere compresi da tutto il personale imbarcato e divulgati mediante impianto di informazione pubblica della nave o con mezzo equivalente (Regola 19, 2.3). Le esercitazioni di abbandono nave (Regola 19, 3.3.1), regolano, tra le altre, la convocazione dei passeggeri e dell'equipaggio nei punti di raccolta,

distress (e contestuale *may day*), ed emergenza generale. Differito anche l'“abbandono nave”, diffuso in lingua inglese solo alle 22.54, dal comandante in seconda mentre il comandante si limitava a dare il suo assenso¹³.

In una atmosfera pervasa dall'angoscia e dall'incertezza, la nave si inclinava irrimediabilmente, tanto da rendere impossibile la calata delle scialuppe sul lato sinistro. Le conseguenze di disordine, disorganizzazione e, soprattutto, di spreco di tempo, sono state letali per una trentina di persone (tra passeggeri ed equipaggio), decedute, quasi tutte, per asfissia da annegamento¹⁴.

3. Equipaggio, comando e sostituzione del comandante in corso di navigazione

L'equipaggio è un gruppo sociale composito, con al vertice il comandante (arg. ex art. 321 c. nav.). Quanto alla “disciplina di bordo” (art. 187 c. nav.) i membri dell'equipaggio debbono prestare “obbedienza” (e non semplicemente “osservare” le disposizioni dell'imprenditore o dei suoi collaboratori, arg. ex art. 2104 c. civ. per il regime ordinario) e uniformarsi alle istruzioni dei “superiori”¹⁵. Anzitutto devono uniformarsi a quelle del

attuate tramite sistema di allarme. La *Muster list* deve affissa nei locali della nave, compresi gli alloggi dell'equipaggio, e ciascun *crew member* potrà sempre prendere visione delle proprie consegne. Il Regolamento di sicurezza 435/1991, all'art. 232, “*Esercitazioni all'uso delle imbarcazioni e delle zattere di salvataggio*”, prescrive, al comma 1 che “*su tutte le navi devono essere eseguite esercitazioni generali e particolari finché l'equipaggio raggiunga un efficiente grado di preparazione tanto nella manovra tecnica delle imbarcazioni e zattere di salvataggio, quanto nella conoscenza dei doveri per tutti i casi di prevedibile emergenza*”, con una cadenza, art. 232 comma 3, di “*almeno una volta ogni 3 mesi in occasione di una esercitazione di abbandono nave*”. In tal modo l'equipaggio dovrebbe ottenere un adeguato livello di familiarizzazione con la nave, con le attrezzature di sicurezza con le squadre di lavoro ecc.

¹³ Si legge nella sentenza del Trib. Grosseto, 11 febbraio 2015, cit., p. 600, “*penosamente inerte*”. L'ulteriore ritardo nel consentire l'abbandono della nave, secondo il giudice di primo grado, *ibidem*, p. 599, è aggravato dalla circostanza che già alle 22.51 il comandante, che tentennava, sembrava consapevole della necessità di impartire l'ordine di abbandono nave. Sul punto si veda, in termini succinti, Cass. Pen. sez. IV, 19 luglio 2017, cit., 12, ove si sottolinea che mentre i passeggeri si preparano allo sbarco ancora si temporeggiava nel disporre l'abbandono nave. In dottrina, v. P. PISA, *Il naufragio della Costa Concordia: profili di responsabilità penale*, in *Dir. pen. processo*, n. 3, 2012, p. 367, il quale osserva, *ivi*, p. 371, che “*l'addebito per colpa va costruito non solo sulla base della generica condotta imprudente che ha inizialmente causato il naufragio, ma anche con riferimento al ritardo nell'impartire l'ordine di abbandono nave e alla disorganizzazione nel predisporre ed eseguire l'evacuazione delle persone a bordo*”. Queste ultime considerazioni sono ampiamente suffragate dalle successive pronunzie sul caso di cui si discute.

¹⁴ Secondo quanto testualmente riportato da Cass. Pen. sez. IV, 19 luglio 2017, cit., p. 13, i passeggeri che si trovavano sul lato dritto della nave riuscivano ad imbarcarsi sui mezzi di salvataggio grazie all'ausilio prestato dalle squadre dell'equipaggio intervenute senza formale ordine del comandante. Diversa sorte hanno avuto i crocieristi che erano sul lato sinistro, e che, per via dell'inclinazione della nave, non riuscivano ad ammainare i mezzi di salvataggio, che strisciavano contro la murata. Durante questa fase diversi naufraghi sono affogati nelle voragini apertesi a seguito del ribaltamento della nave ovvero in un momento successivo, ma tutti i naufraghi rimasti uccisi hanno incontrato la morte dopo le ore 24.00.

¹⁵ Secondo A. TORRENTE, *I contratti di lavoro a bordo della navigazione*, Milano, 1948, spec. p. 72, l'art. 334 c. nav. (“*Servizi di bordo*”) che regola lo *ius variandi* conferito al comandante “nell'interesse” (arg. ex art. 334 comma 2 primo inciso), o per la “sicurezza della navigazione” (arg. ex art. 334 comma 2 c. nav., secondo inciso) deve considerarsi alla stregua delle disposizioni di polizia di bordo, dal legislatore collocate in un capo concernente gli effetti del contratto. La tesi è condivisa da L. MENGhini, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, nel *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. CICU, F. MESSINEO e continuato da L. MENGONI, XXVII, t. 3, Milano, 1996, p. 220. Sull'assetto organizzativo di bordo, v. *amplius*, W. D'ALESSIO, *L'organizzazione a bordo della nave*, Padova, 1992, *passim*.

titolare del comando (artt. 292 e c. nav.), responsabile della direzione nautica e della manovra (artt. 295 e 298 c. nav.) e vertice della gerarchia di bordo (316 e 321 c. nav.), poiché sulla nave è il comandante e non l'imprenditore il soggetto da cui tutti dipendono¹⁶. A bordo della nave il rispetto della gerarchia si rende necessario per assicurare l'esecuzione degli "ordini" impartiti dai superiori¹⁷. La specializzazione delle prestazioni richieste, strumentali al compimento del buon fine della spedizione, non tollerano imprecisioni e ritardi. Alla qualità di membro dell'equipaggio sono collegati obblighi di tipo pubblicistico per la salvezza della spedizione, sanzionate penalmente (art. 1094 c. nav.), compresi la cooperazione alla salvezza della spedizione (art. 190 c. nav.), l'assistenza ed il salvataggio di nave (artt. 489 e 490 c. nav.), il recupero di relitti in caso di naufragio (art. 190 c. nav.). L'organizzazione di bordo ricade nei poteri del "comando", sostantivo che richiama l'idea di un potere intenso ed immediato. Il conferimento del comando su nave in esercizio può essere attribuito ad un solo comandante. All'*unicità* si accompagna il carattere *monocratico* e la conseguenziale *indefettibilità* del comando, nel senso che (arg. ex art. 293 c. nav., su cui v. *infra*) mai può mancare a bordo di una nave in esercizio.

Da quanto sopra emerge l'*oggettività* del comando rispetto alla *soggettività* del comandante, indefettibile il primo, sostituibile (arg. ex art. 273 c. nav., arg. 327 comma 2 c. nav., e come si vedrà *infra*, art. 293 c. nav.) il secondo¹⁸. Se il comandante è impedito nelle sue mansioni, con provvida norma (art. 293 c. nav., sotto la rubrica "*Sostituzione del comandante in corso di navigazione*") il codice della navigazione stabilisce che "*in caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico, e successivamente al nostromo [...]*". Si tratta di tre ipotesi accomunate nella medesima norma, che sembra coprire la gamma delle evenienze a cagione delle quali il capo dell'equipaggio non può esercitare il suo incarico. Quanto alla *morte*, se il comandante ha cessato di vivere, appare sin troppo evidente che non potrà adempire al suo ufficio. Quanto all'*impedimento*, il pregiudizio alla salute del comandante compromette l'adempimento di funzioni il cui espletarsi non può interrompersi. Quanto all'*assenza* (ipotesi anch'essa considerata dall'art. 293 c. nav. comma 1), si verifica allorquando il comandante non è, per qualsiasi ragione (ad es., nave in porto ma il comandante è sceso a terra, oppure durante la tempesta il comandante è caduto in mare ecc.), a bordo della nave. Neanche in queste ipotesi è tollerabile la *vacatio* del comando. Pertanto, come nei casi precedenti, ossia morte e impedimento, il comando, in caso di assenza del comandante nominato dall'armatore, spetta, *ope legis* (art. 293, comma 1, c. nav.) al più alto in grado. Questi gli subentra nella pienezza dei poteri¹⁹.

¹⁵ Sull'assetto organizzativo di bordo, v. *amplius*, W. D'ALESSIO, *L'organizzazione a bordo della nave*, cit. Si deve precisare che l'art. 1094 c. nav., sotto la rubrica "*Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio*", stabilisce, nei casi più gravi (comma 4) la reclusione da uno a quattro anni ove il diniego riguardi un ordine inerente alla salvezza della nave.

¹⁶ I componenti dell'equipaggio, in quanto lavoratori dipendenti (art. 2094 cod. civ.) devono prestare la loro opera con la diligenza dovuta dalla natura della prestazione (art. 2104 cod. civ. co. 1) e assoggettarsi a sanzioni disciplinari in caso di inosservanza (art. 2106 c. civ.), che nella nostra materia sono concepite con particolare severità: gli addebiti per rifiuto o ritardo di "obbedienza" ad ordini del comandante, per assenza da bordo senza autorizzazione, per mancanza di rispetto verso i superiori (art. 1251 c. nav. n. 1, 4 e 6).

¹⁷ Si deve precisare che l'art. 1094 c. nav., sotto la rubrica "*Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio*", stabilisce, nei casi più gravi (comma 4) la reclusione da uno a quattro anni ove il diniego riguardi un ordine inerente alla salvezza della nave.

¹⁸ U. LA TORRE, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997, *passim*.

¹⁹ Il più alto in grado succede al predecessore nella totalità dei poteri del comando, la cui estensione non tollera diminuzioni o ridimensionamenti: A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, p.

Di certo l'*assenza* (dal latino *ab*, particella indicante l'allontanamento, ed *esse*, ossia essere, da cui «esser lontano») sarebbe da escludersi (salvo casi contingenti, es. caduta in mare), nel caso dell'abbandono della nave in esercizio per qualsivoglia motivo *in panne*, incidentata, incendiata, arenata o/o a rischio affondamento. Caratterizzandosi l'abbandono quale misura estrema ed irrinunciabile, essa può aver luogo solo quando siano stati esperiti tutti i mezzi per salvarla (arg. ex art. 303 c. nav.). Dal canto suo, l'equipaggio deve cooperare (arg. ex art. 190 c. nav. (recante "Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo"), *"fino a quando il comandante abbia dato ordine di abbandonare la nave"*, così assicurando la *"conservazione del patrimonio navigante e [la] integrità fisica delle persone a bordo"*²⁰.

4. Abbandono nave in violazione all'art. 303 c. nav. e inosservanza del Ruolo di appello

I casi di allontanamento del comandante dalla nave in pericolo sono molto rari. Nella motivazione di una pronunzia della Cassazione penale del lontano 1929, si legge che *"viola in ogni caso l'obbligo di lasciare per ultimo la nave il capitano o padrone che scenda nella lancia di salvataggio prima che tutte le persone abbiano abbandonato la nave [...]; egli non può mai disporre un sistema di salvataggio che implichi per lui l'abbandono della nave prima che tutti ne siano scesi"*²¹.

Secondo l'art. 303 c. nav. *"il comandante della nave non può ordinare l'abbandono della nave in pericolo se non dopo esperimento senza risultato dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla, sentito il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti componenti l'equipaggio"*²².

397. In arg. si rinvia anche a U. LA TORRE, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Catanzaro, 1997, p. 24 ss., ed ivi richiami di dottrina.

²⁰ Così Corte Cost. 28 dicembre 1962 n. 124, la cui massima si riporta per esteso: *"Il rapporto di lavoro nautico, pur poggiando su una base di diritto privato, si colora tuttavia di uno spiccato aspetto pubblicistico, e la sua disciplina è indirizzata alla conservazione del patrimonio navigante e dell'integrità fisica e della vita delle persone imbarcate. Garante della soddisfazione di tal fine è il comandante della nave. All'assolutezza della supremazia del comandante durante la navigazione corrisponde un egualmente esteso stato di assoggettamento dell'equipaggio assicurato da apposite sanzioni comprese nel capo III, ti t. II, cod. nav., fra cui la norma dell'art. 1105 cod. nav. rivolta a reprimere ogni specie di trasgressioni agli ordini del comandante, data la potenzialità racchiusa in ciascuna di esse di recare attentato alla preservazione del patrimonio navigante e dell'incolumità delle persone imbarcate"*. Si veda pure Cass. Pen., sez. IV, 5 dicembre 2014 – 6 marzo 2015 n. 9897, in <https://www.personaedanno.it/dA/2d3d6423c2/allegato/Testo%20sentenza.pdf>, ove si legge che *"l'ordinamento della navigazione marittima delineato dal codice della navigazione attribuisce icasticamente al comandante un ruolo di autorità egemone [...]. Tale ruolo è espresso con forza, riassuntivamente, dall'art. 186 che attribuisce a tale figura autorità nei confronti di tutte le persone presenti a bordo"*.

²¹ Si veda Cass. pen., 23 gennaio 1929, in *Riv. Pen.*, 1930, p. 358 ss.

²² L'abbandono, per la gravità delle sue conseguenze, concretandosi, molto spesso, nella perdita della nave, è subordinato al ricorso di tutti i possibili rimedi suggeriti dall'arte nautica che possano evitarlo. L'opinione dei più esperti tra i componenti dell'equipaggio trova il presidio della norma penale prevista dall'art. 1196 c. nav. (*"Inosservanza delle norme sull'abbandono della nave e sull'obbligo di consultazione dell'equipaggio"*) ma non ha valore vincolante. La decisione è solo del comandante, a lui spetta adottarla e di essa è unico responsabile. La necessità di provocare il parere dei più provetti tra i membri dell'equipaggio poggia nell'esigenza di indurre il comandante a fare il possibile per scongiurare il pericolo. Il comandante deve rivolgersi al cosiddetto *"consiglio di bordo"*, secondo T. TESTA, *Abbandono della nave (dir. pen.)*, in *Enc. dir.*, Milano, 1958, 18, 22, *"prima di decidersi ad adottare la decisione suprema dell'abbandono"*.

Nel caso *Concordia*, secondo la ricostruzione del Tribunale di Grosseto, il comandante “lasciava la *Concordia* qualche minuto dopo saltando sul tetto della scialuppa condotta dal secondo nostromo P. R., allorché la nave registrava un forte sbandamento. Sul tetto della stessa lancia c’erano anche, tra gli altri, B. (direttore di macchina in seconda), S. U. (secondo ufficiale in affiancamento) e S. I. (allievo ufficiale)”²³.

È acclarato che alcuni ufficiali in servizio sulla plancia della *Costa Concordia* la notte del 12 gennaio 2012 erano, insieme al comandante, su una lancia di salvataggio (ovvero, non riuscendo ad accedervi e/o comunque scivolati dal ponte e finiti in mare, si sono allontanati a nuoto), mentre diverse centinaia di persone erano in attesa di essere soccorse²⁴.

Una parte dell’equipaggio rimaneva a bordo e, sia pur senza formale attivazione della *Muster list*, assisteva i naufraghi, adempiendo al proprio dovere. L’avvicinarsi nel comando della nave di altri ufficiali in assenza del comandante (ossia la sostituzione del comandante con altro ufficiale di coperta di grado tale da potergli subentrare, arg. ex art. 293 c. nav.), non risulta, peraltro, essere stato preso in considerazione in alcun grado di giudizio²⁵.

dell’unità”. In tal modo si spiega anche il fondamento del secondo comma dell’art. 303 c. nav., che impone al comandante di scendere per ultimo dalla nave. Abbandonare per ultimo la nave, al di là di considerazioni di ordine morale e punto d’orgoglio di ogni comandante (al punto che taluni comandanti hanno preferito restare a bordo ed affondare con la nave piuttosto che sopportare l’onta della sua perdita) è questione eminentemente tecnica, poiché mettendosi in salvo prima dei passeggeri e dell’equipaggio “*può cagionare la perdita della nave o dell’aeromobile*”: Rel. min. c. nav., n. 704. In caso di abbandono del mezzo nautico in spregio all’art. 303 c. nav., il comandante è punito (art. 1097, comma 1, c. nav.) con la reclusione sino a due anni. Se dal fatto deriva il naufragio, la perdita o la sommersione della nave, la pena è da due ad otto anni e da tre a dodici anni se la nave è adibita al trasporto di persone (art. 1097, comma 2, c. nav.).

²³ Quanto sopra è riportato da Trib. Grosseto, cit., p. 396. Sul punto cfr. Cass. pen. 12 maggio 2017 n. 35585, secondo cui “[...] Schettino impartisce ai suoi ufficiali l’ordine di abbandonare la plancia; in seguito, si allontanerà su una delle ultime scialuppe disponibili [...]. Egli raggiungerà gli scogli della Gabbianara, ove rimarrà all’incirca fino alle 2:00”.

²⁴ Trib. Grosseto, cit., p. 396 ss. ove si legge: “Poiché la scialuppa in un primo momento non riusciva ad allontanarsi essendo rimasta agganciata ai bracci delle gru, il Comandante, insieme agli altri uomini dell’equipaggio cercava di dare indicazioni al pilota su come disincagliarla, mentre il K2, aggrappandosi alla ringhiera del ponte per non scivolare, si adoperava per liberarla tagliando le cime che la tenevano legata alla nave [...]. Quando finalmente la lancia riusciva a liberarsi, il pilota puntava rapidamente verso l’isola in preda al panico percorrendo in poco tempo una trentina di metri di tratto di mare prima che la lancia si fermasse sugli scogli della Gabbianara. Il K2 Bosio, non riuscendo a salire anche lui sul tetto della stessa lancia, si buttava in acqua percorrendo un breve tratto di mare a nuoto tra la pioggia di oggetti che cadevano dai ponti della *Concordia* sempre più inclinata, prima di riuscire a mettersi in salvo salendo su una lancia abbandonata; con la radio trovata sulla scialuppa, alle ore 00:25 si metteva in contatto con la Capitaneria di Livorno, per informarla che si trovava su una lancia e che sentiva delle grida d’aiuto. Schettino, a differenza del suo secondo, riusciva a mettersi in salvo sulla scogliera della Gabbianara senza bagnarsi scendendo dalla scialuppa che, una volta finita tra gli scogli, non sarebbe più stata riutilizzata. In quel momento, centinaia di persone erano ancora a bordo della *Concordia* [...]”.

²⁵ Si legge in App. Firenze, sez. I pen., 31 maggio 2016, cit., 41 (ma solo con riguardo al comandante Schettino e non ad altri componenti dell’equipaggio), “al contempo abbandonando centinaia di persone (passeggeri e membri dell’equipaggio) di cui doveva avere cura nella sua qualità di comandante, incapaci di provvedere a sé stesse e prive di assistenza e del dovuto coordinamento”. La questione sugli altri componenti della plancia di comando la notte del disastro dell’Isola del Giglio è molto sfumata. Il comandante in seconda era stato indagato dalla Procura della Repubblica di Grosseto, per avere ordinato ad un ufficiale di coperta di controllare lo stato dei compartimenti stagno dopo l’impatto. Tale ufficiale sarebbe stato, così, distratto dai compiti previsti dal Ruolo di appello dal comandante in seconda. Il medesimo nulla aveva obiettato, durante le telefonate intercorse con le competenti autorità marittime, circa le informazioni a queste diramate, così dimostrando di collaborare con lo Schettino a diffondere notizie fuorvianti. Tuttavia, si legge in App. Firenze, cit., 149, “all’esito delle investigazioni per la sua posizione

Non si potrà certo negare che si tratta di una particolarità di scarso rilievo. Il disfacimento della “catena di comando” della *Costa Concordia* rimane questione non affrontata né chiarita. Nei vari gradi di giudizio l’attenzione dei giudici si è focalizzata quasi esclusivamente sul più alto in grado, mentre sono state archiviate le accuse nei confronti di coloro i quali, nella gerarchia di bordo, avrebbero dovuto (arg. ex art. 293 c. nav.) rimpiazzarlo ed assumere il comando della nave²⁶.

5. Segue. Lo sfascio della “catena di comando”

La disgregazione della gerarchia di bordo è una fattispecie eteroclita che ha irradiato una sorta di “reazione a catena” anche sul Ruolo di appello. Questo, infatti, era strutturato su tre fasi, in successione temporanea, ossia: 1) falla; 2) emergenza generale; 3) abbandono nave²⁷.

Il Ruolo di appello non è stato ritualmente attivato dal comandante, che non lo ha coordinato, né durante la sua permanenza sulla nave né, tantomeno, dopo esserne disceso. Taluni passeggeri, affaticati e impauriti e comunque inabili a provvedere alla cura della propria incolumità, sono rimasti alla mercé degli eventi. L’equipaggio a bordo si prodigava per salvare i malcapitati, ma senza il coordinamento di chi, incurante dei propri compiti, era al riparo dai pericoli. Pertanto, né il comandante né il più alto in grado, in ordine gerarchico, lontani dalla nave che rischiava di affondare potevano sorvegliare la *Muster list*, attuarne i correttivi, raccordarsi con i soccorritori ecc.

Quanto all’abbandono della nave, esso ha avuto luogo in violazione dell’art. 303 c. nav. (“*Abbandono della nave in pericolo*”) e all’art. 591 c. pen. (“*Abbandono di persone incapaci*”). Il giudice di Appello ha chiarito che “*l’abbandono nave è un atto specifico, con risvolti anche formali perché finalizzato all’esecuzione di ulteriori procedure previste per la sicurezza dei passeggeri e dell’equipaggio*”²⁸.

Tuttavia, assente il comandante, chi dovesse ottemperare “*all’esecuzione di ulteriori procedure*” è questione dalla legge prevista (arg. ex art. 293 c. nav.) ma dai giudici tralasciata. Tutto ciò pone ancor più in evidenza la specificità del “caso *Concordia*”.

era richiesta l’archiviazione, accolta dal Gip”. Infatti, quanto all’ allagamento delle stive, il comandante versava nell’errata convinzione che nonostante tre compartimenti fossero ricolmi d’acqua la nave non potesse affondare. Quanto all’abbandono nave, malamente gestito dal comandante Schettino, il comandante in seconda non aveva, secondo il Gip, potere di intromettersi nelle decisioni del suo superiore gerarchico. Quanto alle omesse o false comunicazioni alla competente autorità marittima il comandante in seconda “*aveva meramente ripetuto le parole che il comandante aveva rivolto ad Ambrosio [...]*”: così App. Firenze, cit., 150. Per altri ragguagli si rinvia a Trib. Grosseto, cit., p. 595 ss. Si veda la nota che segue.

²⁶ Per converso un non trascurabile numero di componenti dell’equipaggio (tra ufficiali, sottufficiali, personale di camera e cabina ecc.), insieme ai soccorritori, giunti successivamente sul posto e coordinati dalla Sala Operativa della Guardia Costiera di Livorno, si prodigavano, con favorevoli esiti, per la salvezza dei naufraghi. Tra gli ultimi (se non l’ultimo) a scendere, il cartografo S. Canessa, che scendeva dalla *Costa Concordia* alle ore 5.45 del 14 gennaio.

²⁷ Trib. Grosseto, p. 595 ss. In estrema sintesi, la sequenza doveva essere avviata dopo l’urto contro le Scole e non ha trovato riscontro poiché, per quanto il galleggiamento apparisse compromesso in modo irreversibile, l’emergenza generale è stata tardivamente chiamata, mentre sull’abbandono nave è stato, a dir poco, irrituale e, sul punto, si rinvia al prosieguo del presente lavoro.

²⁸ App. Firenze, cit., p. 309. Inizialmente era stata contestata allo Schettino anche l’aggravante prevista dall’art. 591 c. pen., comma 3, che prevede un consistente aumento di pena “*se dal fatto deriva una lesione personale*”. Peraltro, le indagini svolte hanno escluso che i decessi dei 27 passeggeri e dei 5 membri dell’equipaggio siano causalmente collegati (arg. ex artt. 40 e 41 c.p.) all’abbandono della nave da parte del comandante e, quindi, alla condotta punita dall’aggravante dell’art. 591 c.p., comma 3.

A fronte delle ripetute violazioni di regole elementari di prudenza e perizia professionale ovvero di omissioni inconsuete e forse inimmaginabili, tenuto conto del numero e del grado degli ufficiali inottemperanti al rispetto di norme volte alla tutela di valori costituzionalmente protetti, la misura correttiva prevista dal diritto – si allude all’art. 293 c. nav. – non si è rivelata esauriente per riequilibrare la contingenza.

6. Segue. Gli effetti dell’inosservanza del Ruolo di appello sull’ “abbandono nave”

Il disastro della *Costa Concordia* presenta spunti di interesse non tanto e non solo nello scriteriato avvicinamento al litorale o in altre incaute superficialità nella direzione nautica. Neppure, forse, nei ritardi per dar corso alle emergenze e, cosa ancor più grave, nell’inammissibile abbandono della nave inclinata con a bordo centinaia di persone.

La peculiarità deve ricercarsi nel fatto che, disceso il comandante e parte dell’equipaggio di coperta (il cui contemporaneo distacco dalla nave è non meno sorprendente), si sono creati i presupposti per un contesto anomalo che ha caratterizzato l’abbandono nave e l’assistenza, alla nave ed ai naufraghi.

Nel diritto marittimo, e ancor più nella gestione delle emergenze, nulla è lasciato al caso e all’immaginazione. In caso di incidente alla nave, sia esso innescato da un incendio, da allagamento, arenamento ecc., sono previsti correttivi specifici, redatti nella *Muster list*²⁹.

La gestione delle emergenze è una procedura tecnica pianificata durante le esercitazioni (arg. ex art. 1218-bis c. nav.), e richiede un livello di diligenza elevato perché conforme al valore degli interessi protetti³⁰.

Nell’attuare questa complessa organizzazione, il comandante è l’elemento di sintesi della congerie dei rimedi atti a neutralizzare (o quantomeno ridurre) le minacce alla sicurezza. Pertanto, l’efficacia del coordinamento impone quale imprescindibile *condicio sine qua non* la presenza del comandante a bordo³¹.

Il precipitoso allontanamento del comandante e di una parte degli ufficiali di coperta di grado elevato nella gerarchia di bordo ha creato le premesse per un ulteriore smarrimento

²⁹ Il Ruolo di appello prevede le consegne alle quali ciascun componente dell’equipaggio dovrà attendere ed è mirato verso l’obiettivo di ridurre il rischio in condizioni limite. È elaborato da un soggetto, comandante di nave, investito da responsabilità apicali in un settore specifico delle sue competenze.

³⁰ La *Muster list* ha valenza proattiva e consente al comandante di avere contezza delle capacità professionali dei singoli *crew members* e della reazione (anche in termini di criticità) che potrà aspettarsi dal personale di bordo. Ove il pericolo, simulato nel corso delle esercitazioni di cui all’art. 1218-bis c. nav., dovesse avverarsi, il capo dell’equipaggio dovrà gestirlo tramite “coordinamento”. In tal guisa egli vigila sulla corretta esecuzione delle consegne, riceve informazioni sull’evolversi del contesto operativo, si raccorda con gli “uomini chiave”, si raccorda con i soccorritori, impartisce ordini ecc.

³¹ L’abbandono della nave da parte del comandante è impensabile, oltre che vietato (arg. ex artt. 303 comma 2 e con il presidio della sanzione penale ex art. 1097 c. nav.), ancor se sono ancora a bordo persone bisognose di assistenza. Resta fermo che (come si è osservato nella precedente nota n. 21) che l’abbandono della nave, che coincide, in genere, con la perdita della stessa, è l’*extrema ratio*, e, in quanto tale, subordinata all’infruttuoso esperimento di tutti i mezzi per salvarla. Solo quando ogni rimedio si rivela inutile ed anche i più provetti tra gli ufficiali di coperta concordano nel senso che alcuna possibilità residui di salvare la nave, e, soprattutto, quando tutte le persone sono discese dal mezzo nautico, soltanto allora il comandante, primo nella gerarchia di bordo, potrà scendere (provvedendo a salvare, in quanto possibile, le carte ed i libri di bordo arg. ex art. 303 comma 2 c. nav.), per ultimo, dalla nave. L’obbligo legale si radica sulla necessità di proteggere passeggeri ed equipaggio, la cui vita è affidata alla sua autorità, competenza ed esperienza.

sulla compagine presente sulla nave incidentata, già provata per gli esiti del contesto in atto e così privata di punti di riferimento indispensabili per la tutela della loro vita.

La disgregazione della catena di comando fa intendere perché i soccorritori, confluiti sulla *Costa Concordia*, non hanno trovato riscontro in quel centro di potere unipersonale individuabile nel comandante, capace di coordinare il “Ruolo di appello”, di curarne l’esecuzione e di approntarne, se del caso, i necessari correttivi³².

Un simulacro di quel minimo di ordine, necessario a consentire l’evacuazione della nave, è stato in parte riequilibrato da chi “[...] rimaneva a bordo sino alle cinque e mezza del mattino facendo sino in fondo il proprio dovere”³³. In frangenti tanto delicati, la centralità del comando emerge da alcuni passi della sentenza del Tribunale di Grosseto, ove si legge che “il comandante è il principale responsabile, nel caso in cui la nave versi in una situazione di pericolo comunque verificatasi, del salvataggio di tutte le persone a bordo e [...], se il comandante lasciasse la nave prima delle altre persone a bordo, la gestione [...] si espleterebbe con minore efficacia in assenza di attività di coordinamento da parte del responsabile della spedizione”³⁴. Sulla prima parte della motivazione *supra* riportata valgano i rilievi già espressi, mentre l’ultima perifrasi condensa una tra le particolarità di maggior rilievo per il Diritto della navigazione e, tuttavia, tra le meno approfondite nel caso *Costa Concordia*.

7. L’art. 293 c. nav.: una norma che non tollera il vuoto

Se il comandante muore, si assenta o è impedito, il più alto in grado lo avvicenda (arg. ex art. 293 c. nav.) nel comando del mezzo nautico, così garantendo la prosecuzione della manovra e della navigazione (artt. 298 e 295 c. nav.) e la continuazione del viaggio. Il legislatore assicura, mediante l’avvicendamento *ope legis* con l’ufficiale più esperto tra quelli arruolati dall’armatore, l’indefettibile comando.

L’indefettibilità si pone in rapporto di mezzo a fine, per tale intendendosi la prosecuzione della spedizione³⁵.

Il Diritto non tollera il vuoto di potere sul microcosmo della “comunità viaggiante” staccata dalla terraferma. Per questo lo colma mediante l’automatico avvicendamento in tutte le ipotesi in cui il comandante non può esercitare il suo compito³⁶.

³² Pare accertato che la *Muster list*, mai sorvegliata dal comandante nominato dall’armatore, sia stata addirittura irritualmente e parzialmente attivata *motu proprio* da qualche ufficiale, preoccupato dai ritardi nell’ammaino delle scialuppe. Cfr., sul punto, Trib. Grosseto, cit., p. 396: “Ebbene, quelle decisioni che tardavano ad arrivare avrebbero dovuto essere adottate dal comandante della nave, primo responsabile del coordinamento delle attività di evacuazione. La scelta di trasferire tutte le persone dal lato di sinistra a quello di dritta in modo da poterle imbarcare sulle lance [...] non era presa da Schettino, bensì dagli ufficiali presenti su quel lato della nave che, nella impossibilità di comunicare con il loro comandante, decidevano giustamente di propria iniziativa, vista che la situazione non ammetteva tentennamenti.”.

Trib. Grosseto, cit., p. 404, ove si richiama esplicitamente il contegno tenuto dal cartografo S. Canessa, il quale, contrariamente ad altri, rimaneva “eroicamente a bordo”, sino allo sbarco dell’ultimo naufrago, ivi, p. 414. Il componente dell’equipaggio è a bordo per lavoro ed è formato per affrontare il rischio, in qualunque situazione. Pertanto, appare esagerato parlare di atto di eroismo, quanto, piuttosto, di adempimento del dovere.

³⁴ Trib. Grosseto, cit., p. 420.

³⁵ E, se si degrada verso la salvaguardia di interessi di minor rilievo, alla tutela di chi, come il caricatore, è comunque interessato al buon fine del viaggio.

³⁶ Ne ha consapevolezza la stessa *Relazione ministeriale*, n. 166, secondo cui sono stati eliminati dalla legge spazi vuoti, e “viene così a risultare una disciplina completa della figura e [...], regola[te] le ipotesi

Pur trattandosi di eventualità infrequenti (morte ed impedimento sono sporadiche ed ancor più l'assenza, che non è esagerato considerare rarissima), esse non sfuggono all'attenzione del legislatore, che le contempla e le ordina. Una volta previsto il rimedio, la disfunzione è eliminata³⁷.

Morte, assenza ed impedimento del comandante, ipotesi (apparentemente, come si vedrà) esaustive, non lasciano senza comando la nave.

Il comandante che subentra assicura il regolare esercizio della navigazione, garantendone, senza interruzioni, la normale estensione³⁸. Eliminare in radice l'anomalia vale anche nell'ipotesi in cui, per fare un esempio che poteva sembrare di fantasia, il comandante di un transatlantico dovesse scendere dalla nave che rischia di inabissarsi con ancora a bordo passeggeri ed equipaggio. Trattandosi di *assenza*, ossia della seconda ipotesi prevista dall'art. 293 comma 1 c. nav., il principio dell'avvicendamento *ope legis* avrebbe comunque preservato la funzione, ossia il *comando*, senza fare insorgere vuoti e disfunzioni³⁹.

Per tratteggiare i contorni dell'improbabile ipotesi *supra* accennata ed aggiungendo un ulteriore elemento di discussione, se il comandante dovesse andarsene, verrebbe a mancare il soggetto più competente (quanto pratica di misure tecniche di tutela di *res* e *personae*) che, tramite il "coordinamento", opera la sintesi delle misure di salvaguardia.

L'obiezione poteva superarsi nel senso che il più alto in grado, subentrante *ex lege* al comandante assente (arg. ex art. 293 c. nav.), denominato sulle grandi navi da crociera K2 (ossia il primo ufficiale di coperta) e a seguire, K3 (man mano che si discende per ordine e grado di bordo), sarà comunque qualificato professionalmente per affrontare il contesto in atto. Il comandante in seconda è un marittimo munito di certificazione abilitante all'esercizio della professione, è pratico della nave e del personale di bordo, e, al pari del comandante nominato dall'armatore, è un dipendente della compagnia di navigazione. Di conseguenza, saprà valutare l'evolversi della situazione, impartire ordini e decidere. Il Ruolo di appello sarà dal nuovo comandante attivato, sorvegliato e coordinato. In caso di ausilio esterno alla nave pericolante, il *salvor* potrà su di lui contare quale naturale interlocutore. La tutela della nave, da quanto sopra, è fuori discussione⁴⁰.

eccezionali di preposizione per surrogazione legale o per nomina dell'autorità preposta [...]". Una situazione temporanea ma significativa del rispetto della indefettibilità del comando, che se per un verso non contraddice la facoltà di libera *electio* da parte dell'armatore, per altro verso rifiuta l'idea di una nave priva di un capo, ossia di un comando in atto: cfr. A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., p. 398, E. SPASIANO, *Comandante della nave o dell'aeromobile*, in *Enc. dir.*, VII, Milano, 1960, p. 699. Il corsivo, *supra*, nel testo, è nostro.

³⁷ Cfr. Cass. pen., 23 gennaio 1929, cit. Nella motivazione si legge che "[...] il legislatore ha tenuto conto la condizione terrificante di chi sta per essere sopraffatto nella lotta contro gli elementi, quando si risvegliano gli istinti meno nobili e il più forte cerca di prevalere sul più debole [e] ha disposto che il comandante della nave [...] debba dare tutte le disposizioni del caso, ma senza scendere da bordo finché vi siano delle persone da mettere in salvo".

³⁸ Essa seguirà il suo corso, insofferente a limitazioni o restrizioni, proprio perché il nuovo comandante subentra a chi lo ha preceduto nella totalità dei poteri. Ciò ribadisce l'oggettività del comando rispetto alla soggettività del comandante. Il legislatore si è dimostrato attento nel valutare la deviazione dalla normalità. Ove ciò accada prevede la soluzione e, in tal modo, elimina il vuoto.

³⁹ Per completezza deve aggiungersi che il comandante del mezzo nautico pericolante coordina le *emergency operations* e collega l'opera sua con quella svolta dalle unità che intervengono in suo aiuto. In tal modo il *trait d'union* tra comando ed equipaggio della nave *in distress* e tra questa nave e la nave del *salvor* resta saldo, senza che sia dato scorgere alcuna anomalia.

⁴⁰ Era già arduo pensare al comandante nominato dall'armatore (arg. ex art. 273 c. nav.) che scende dalla nave quando ne è in gioco il destino, figuriamoci spingersi al punto da discettare sul suo successore, o addirittura sui suoi potenziali successori, i quali, abilitati al comando e, quindi, al pari del comandante,

Ciò che è accaduto nelle acque antistanti l'Isola del Giglio la notte del 12 gennaio 2012 ha dimostrato che la realtà supera l'immaginazione. Lo sgretolarsi della catena di comando ha riverberato, quale conseguenza, l'impossibilità di sapere chi fosse il più alto in grado tra gli ufficiali rimasti a bordo della *Costa Concordia*, tale, quindi, da farsi parte diligente ed assumere, ai sensi dell'art. 293 c. nav., il comando della nave.

Si tratta, come si può notare, di un profilo di carattere sostanziale, appena lambito dalle pronunzie sul cd. "caso Schettino" e forse addirittura sullo sfondo di esso. Un dato, tuttavia, risalta e non può essere trascurato.

Infatti, causa l'allontanamento degli ufficiali di coperta, l'*horror vacui* temuto dal diritto ha preso forma sulla *Costa Concordia* per il venir meno di un comando in atto e per l'impossibilità, come ora si vedrà, di sopperire a tale carenza. A ciò si aggiunga che la nave danneggiata necessitava dell'ausilio offerto dal soccorritore, il quale doveva rapportarsi, per adempiere al doveroso sforzo, con il comando della nave *in distress*, onde pianificare (e coordinare) interventi mirati alla tutela delle persone a bordo.

Ebbene, nel caso di specie, lo sfaldamento della gerarchia a bordo della *Costa Concordia* non ha consentito al *salvor* l'individuazione del titolare del comando (arg. ex art. 293 comma 1), così privandolo del suo naturale e necessario "interfaccia".

Il punto merita un chiarimento. Su una nave di modeste dimensioni e con poche persone a bordo, al verificarsi della stessa congiuntura, accertare chi dovesse rimpiazzare il più alto in grado non avrebbe richiesto indagini e la successione automatica non avrebbe sortito difficoltose ricerche⁴¹. Ma con la *Costa Concordia* inclinata su un fianco, con un migliaio di naufraghi terrorizzati sparsi sul ponte di una nave lunga 290 metri, l'individuazione del comandante sarebbe stata dispersiva ed inutile. Doveva essere il titolare del comando, impartendo ordini, a dare segno tangibile della sua presenza⁴².

Privo della supervisione di chi aveva anteposto la salvaguardia della propria incolumità al doveroso compito di tutelare quella di altri, l'equipaggio, in uno scenario dominato dall'approssimazione e dall'incertezza, faceva del suo meglio per raccordare la sua opera con quella dei soccorritori.

8. Le anomalie del comando, tra assenza ed irreperibilità del comandante

La mancata identificazione del comandante, o, se si preferisce, la sua irreperibilità, solleva altri problemi⁴³.

Il soccorso vede la partecipazione di due parti, ovvero comandante della nave pericolante e *salvor*. Tuttavia, uno solo, ossia il soccorritore militare (*On Scene Commander*, O.S.C.,

formati professionalmente per affrontare il rischio, in qualsiasi situazione, dovessero simultaneamente spostarsi dalla nave *in distress*.

⁴¹ E il discorso, forse, non muterebbe se si fosse trattato di nave di grande tonnellaggio adibita al trasporto di cose, il cui equipaggio è formato da un numero tutto sommato limitato di *crew members*.

⁴² Si aggiunga che altri naufraghi si trovavano in locali inaccessibili ed attendevano l'ausilio successivamente offerto dagli aereo soccorritori, mentre dal mare le scialuppe di salvataggio facevano la spola con la terraferma, assistite persino anche dai residenti nell'isola del Giglio, intervenuti anche con mezzi di fortuna.

⁴³ Allontanatosi lo Schettino insieme agli altri ufficiali dalla plancia della nave, il comandante che doveva subentrare, più che "assente" – proprio perché è acclarato vi fossero sulla nave ufficiali di coperta ad adempiere ai propri compiti – è stato "irreperibile". La parola da intendersi nel senso di persona che è certamente presente ma non identificabile in veste di titolare del comando. Non deve escludersi che costui non fosse neppure a conoscenza del precipitoso abbandono nave di ufficiali di alto grado nella gerarchia di bordo. La questione non è stata affrontata dai giudici in nessun grado del giudizio.

ossia il “comandante tattico”), coordinava *in loco*, la notte tra il 12 e il 13 gennaio 2012, i soccorsi, sotto la supervisione del “comando strategico”, svolto dalla sala Operativa della Guardia Costiera di Livorno⁴⁴.

L’assenza del comandante della nave e di altri ufficiali a bordo e la non identificabilità del subentrante (arg. ex art. 293 c. nav.), ha fatto scaturire una situazione che evade anche della normalità delle contromisure che dovevano attuarsi. Si ingenerano così ulteriori dubbi sulla già singolare fattispecie.

Né il codice della navigazione né la legislazione di diritto uniforme offrono, sull’evolversi delle vicende della *Costa Concordia*, risposte esaurienti. Appare allora opportuno concentrare l’attenzione su alcuni punti fermi per dare ordine alla vicenda.

Il primo dato certo risiede nella sostanziale disattivazione della *Muster list*: in mancanza di coordinamento del comandante (assente, al pari di altri ufficiali di alto grado dalla plancia della *Costa Concordia*), a bordo, una parte dell’equipaggio, fedele alle consegne, si adoperava alla doverosa salvezza della nave, attenendosi, nei limiti del possibile, alle consegne racchiuse nel Ruolo di Appello.

Consequenziale è il secondo elemento, ovverosia che un larvato comando (di certo non unipersonale, né unico né monocratico) vi è comunque stato sulla nave arenata, pur tuttavia adeguato a ricercare i dispersi e a dare ordine ed incoraggiamento ai naufraghi per imbarcarli sulle lance, mantenere i rapporti con i soccorritori, ecc.⁴⁵.

Di certo non si può negare, per aggiungere un terzo tassello, che il coordinamento strategico svolto sotto la supervisione della Guardia Costiera (Sala Operativa) di Livorno in veste di *Maritime Rescue Sub Centre* (MRSC), ha riequilibrato, con solidi correttivi, una situazione che, con la nave sempre più sbandata e con i passeggeri terrorizzati dal precipitare degli eventi, rischiava di degenerare⁴⁶.

Per converso, ed è il quarto punto fermo, il sinergico lavoro svolto dall’equipaggio “virtuoso” unitamente ai soccorritori, ha consentito lo sbarco, senza ulteriori danni, di un migliaio persone, delle quali alcuna riportava danni fisici durante le *salvage operation*. Si tratta di un risultato insperato, ove si tenga conto delle avverse circostanze nelle quali è maturato, a conferma della professionalità profusa da equipaggio a bordo e soccorritori.

⁴⁴ Per essere più precisi i due O.S.C., uno marittimo ed uno aereo, intervenuti in un momento successivo all’abbandono nave da parte del comandante della *Costa Concordia*, si adoperavano per salvaguardare (con ordini “mirati” dal comando strategico esercitato dalla sala operativa della Guardia Costiera di Livorno), i passeggeri della nave incagliata.

⁴⁵ Esso mai è venuto meno, né durante le prime caotiche fasi successive all’ “emergenza generale”, quando erano tardivamente calate in mare le prime scialuppe di salvataggio (a quanto consta non su ordine del comandante), né dopo il prematuro abbandono da parte del comandante e di altri ufficiali, né quando prendevano corpo le imponenti, quanto a dispiegamento di uomini e mezzi, operazioni SAR, coordinate ed eseguite da personale militare sopraggiunto all’Isola del Giglio e con il quale l’equipaggio collaborava. Nella *Relazione tecnica* dei consulenti nominati dal Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Grosseto, Procedimento penale 12/285 RGNR 12/117 RGGIP dell’11 settembre 2012, si legge, p. 246, che entro trenta minuti dall’abbandono nave, secondo la Convenzione SOLAS, Capitolo III, Regola III/21.1.4, tutti i mezzi collettivi di salvataggio devono calarsi in mare, completi di dotazioni. L’ammalio, sulla nave incidentata, doveva concludersi in tempi brevi, ma ha avuto inizio solo alle 22.58. Nonostante la confusione ed il panico le operazioni di abbandono, all’inizio, sono state gestite, secondo i periti, con “discreta efficacia”, pur se non sempre compiti e mansioni dettati nel Ruolo di appello sono stati rispettati, ivi p. 268.

⁴⁶ Si allude anche al provvidenziale invio *in loco* di aereo soccorritori che prelevavano dall’alto circa settanta persone gravemente ferite e/o altrimenti irraggiungibili per via dell’inclinazione assunta dalla nave allagata.

9. Conclusioni

I tentativi di darne più compiuta forma per ricomporre le questioni trattate entro i modelli della disciplina della nostra materia non paiono sortire risultati appaganti.

Il legislatore, pur con la lungimirante (ed apparentemente esauriente) disposizione contenuta nell'art. 293 c. nav., ha previsto la sostituibilità del comandante ed ha così inteso scongiurare il venir meno del comando, unico, monocratico ed indefettibile.

Tuttavia, con specifico riguardo al caso della nave da crociera *Costa Concordia* (o a fattispecie simili), si comprende che esso non è stato considerato e, forse, non poteva nemmeno essere considerato⁴⁷.

Rimane così aperta la questione della anomalia, germogliata dall'inopinato sfascio della catena di comando, segnato dal venire meno del *team bridge* della nave arenata.

Tale carenza, per la quale il diritto nutre addirittura il già evocato *horror vacui*, può esser vista da altra prospettiva, ove si osservi che tutta la vicenda (dalla scriterata direzione della manovra al Giglio alle successive omissioni durante le emergenze, dalla sconcertante abdicazione collettiva sino all'evolversi dello stesso soccorso SAR) è segnata da un coacervo di comportamenti più impensabili che rari.

Il naufragio della nave *Costa Concordia*, dalla scaturigine sino alla gestione del salvataggio, è e rimane anomalo nella storia della marineria⁴⁸. Sulla nave, il Ruolo di appello è stato tardivamente, parzialmente e comunque male attivato e mai coordinato dal comandante, neppure quando era a bordo.

L'assenza del comandante e dello "stato maggiore", per così dire, degli ufficiali di coperta nella plancia della *Costa Concordia*, hanno creato i presupposti per quel vuoto di potere che il codice della navigazione, con l'art. 293, non è riuscito ad evitare.

I rimedi sono stati attuati, fuori dalle linee del disegno tracciato dal legislatore, dai soccorritori e dell'equipaggio "virtuoso" della *Costa Concordia*. Questo ha sopperito, in qualche modo, all'assenza del comandante ed alla impossibilità di procedere all'avvicendamento *ex lege*.

Sono stati così scardinati principi teorici assolutamente consolidati sui quali si radica la tradizionale figura del comandante, ossia quello del potere *unico* e *monocratico*, ma è stata confermata la prerogativa fondante dell'istituto, ossia l'*indefettibilità* del comando.

⁴⁷ Per riprendere la questione già trattata (si veda *retro*, nel testo e nelle note che precedono), non è per nulla scontato, e di certo non è provato, che il più alto in grado fosse edotto della simultanea assenza degli ufficiali di cui sopra. In altre parole, appare impensabile una sorta di *probatio diabolica* alla ricerca del titolare del comando nelle concitate fasi (durante le quali non era ancora certo il numero l'identità di morti e feriti tra passeggeri ed equipaggio), successive all'abbandono della nave *Costa Concordia* nella notte tra il 12 e 13 gennaio 2012.

⁴⁸ Il disastro esaminato, nel quale la trasgressione alla regola e le successive omissioni, nella varietà delle sue sfumature e per le incredibili omissioni che lo hanno caratterizzato, è talmente eclatante da farne un *unicum* che esorbita da qualsiasi caso di scuola.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI