

Stefano Pollastrelli\*

*Sicurezza passeggeri e trasporto marittimo.  
Il quadro normativo comunitario*

1. *Il regolamento Ce n. 392/2009 del 23 aprile 2009. Caratteristiche principali*

Il recente intervento normativo comunitario in materia di responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidenti (reg. Ce n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009)<sup>1</sup>, che istituisce la disciplina comunitaria in materia di responsabilità e di copertura assicurativa per il trasporto marittimo di persone, mira innanzitutto a colmare una lacuna nel sempre più importante e delicato settore del trasporto marittimo di passeggeri, che era lasciato sotto il profilo dei rapporti negoziali alle diverse legislazioni nazionali dei singoli Stati che prevedono differenti modalità di tutela, e a garantire un adeguato ed uniforme livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti nel medesimo incidente marittimo al fine di evitare disparità di trattamento nella riparazione delle lesioni subite a causa dell'appartenenza a diversi Stati<sup>2</sup>. Il reg. Ce n. 392/2009 va a collocarsi sul medesimo segmento normativo dei precipui atti comunitari che già regolano i profili della responsabilità del vettore aereo e ferroviario in caso di danni ai passeggeri e ai loro bagagli<sup>3</sup> e, nello specifico, raggiunge l'obiettivo di integrare

\* Professore associato nell'Università degli Studi di Macerata.

<sup>1</sup> Il reg. Ce n. 392/2009 (in *G.U.C.E.*, 28 maggio 2009, L 131/24) è applicabile a decorrere dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Atene per la Comunità e in ogni caso non più tardi del 31 dicembre 2012 (art. 12).

<sup>2</sup> Cfr. SHAW, *Carriage of Passengers*, in *Southampton on Shipping Law, Institute of Maritime Law*, London, 2008, 147.

<sup>3</sup> Il riferimento è al reg. (Ce) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 (in *G.U.C.E.*, 30 maggio 2002, L 140), entrato in vigore il 4 novembre 2003, in quanto strettamente legato alla contestuale entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999, che modifica il precedente reg. (Ce) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 (in *G.U.C.E.*, 17 ottobre 1997, L 285), sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti a passeggeri, e al reg. (Ce) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre

la Convenzione di Atene del 1974 (mai entrata in vigore in Italia)<sup>4</sup>, come emendata dal Protocollo di Londra del 2002 (non ancora in vigore)<sup>5</sup>, e, cioè la «Convenzione di Atene 2002»<sup>6</sup>, nel quadro normativo comunitario, estendendo l'ambito di applicazione delle proprie disposizioni al trasporto di pas-

2007 (in *G.U.C.E.*, 3 dicembre 2007, L 315/04), relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, entrato in vigore nel mese di dicembre 2009.

<sup>4</sup> Sulla Convenzione di Atene del 1974, cfr.: MARKIANOS, *The Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea*, 1974, in *Dir. mar.*, 1975, 137 ss.; DANI, *La Convenzione di Atene, 1974, sul trasporto marittimo di passeggeri e bagaglio*, in *Trasp.*, 8/1976, 101 ss.; LEGENDRE, *La Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages*, in *D.M.F.*, 1976, 451 ss.; GASKELL, JACKSON, GRIME, *The Athens Convention of the carriage of passengers and their luggage by sea 1974*, in *An evening seminar at the Baltic Exchange*, Southampton, *Institute of Maritime Law*, London, 18 giugno 1987; GASKELL, *The Zeebrugge disaster: Application of the Athens Convention 1974*, in *New Law Journal*, 1987, 285 ss.; GRIGGS, WILLIAMS, FARR, *Limitation of liability for maritime claims*, London-Singapore, 2005, 95 ss.; COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Arch. giur. «Filippo Serafini»*, 2006, 342 ss.; BONASSIES, SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, 2006, 792 ss.; BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 1131 ss. Sui motivi della mancata ratifica da parte dell'Italia, cfr. ZUNARELLI, *Trasporto marittimo*, in *Enc. dir.*, XLIV, 1992, Milano, 1205. Al 31 maggio 2011 (Fonte: IMO), risultano 33 gli Stati contraenti la Convenzione di Atene 1974.

<sup>5</sup> Sul Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 (il cui testo è in *Dir. mar.*, 2002, 1541 ss., e in *Dir. trasp.*, 2003, 337 ss.), cfr. BERLINGIERI, *L'adozione del protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli*, in *Dir. mar.*, 2002, 1498 ss.; GRIGGS, *Le Protocole d'Athènes*, in *D.M.F.*, 2002, 291 ss.; BONASSIES, *Le Droit positif français en 2002. Protocole à la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport de passagers*, in *D.M.F.*, 2003, 7 ss.; TULLIO, *Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio*, in *Dir. trasp.*, 2003, 337 ss.; CASOLARI, *Le nuove regole internazionali per il trasporto via mare dei passeggeri e l'ordinamento comunitario*, in *Dir. Tur.*, 2003, 380 ss.; RØSÆG, *News under the Athens Sun - New principles and lost opportunities of the Athens Convention 2002*, in *Maritime and Transport Law, Scandinavian Studies in Law*, Vol. 46, Stockholm, 2004, 154 ss.; GRIGGS, WILLIAMS, FARR, *op. cit.*, 111 ss.; COMENALE PINTO, *op. cit.*, 360 ss.; CASANOVA, *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, in *Dir. mar.*, 2006, 1089 ss.; BONASSIES, SCAPEL, *op. cit.*, 801 ss.; PERSANO, *Problematiche concernenti l'incorporazione della Convenzione di Atene del 2002 in materia di responsabilità dei vettori marittimi di persone nel diritto comunitario*, in *Dir. comm. int.*, 2007, 205 ss.; ZUNARELLI, COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2009, 267 ss.; BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione, cit.*, 1135 ss. Sui lavori preparatori al Protocollo di Londra, cfr. SOYER, *Sundry considerations on the draft protocol to the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea 1974*, in *J.M.L.C.*, 2002, 519 ss. Al 31 maggio 2011 (Fonte: IMO), risultano 5 gli Stati (Albania, Lettonia, St. Kitts e Nevis, Serbia, Siria) che hanno ratificato il Protocollo di Londra 2002.

<sup>6</sup> Il testo consolidato della Convenzione di Atene del 1974 e del Protocollo di Londra del 2002 è pubblicato in GRIGGS, WILLIAMS, FARR, *op. cit.*, App. X, 561-574. Sull'argomento, cfr. GRIGGS, *Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea 2002*, in *Colloquio del Comité Maritime International*, Bordeaux 10-13 giugno 2003, in *Dir. mar.*, 2003, 1058 ss.; BERLINGIERI, *op. ult. cit.*, 1135 ss.

seggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro purché a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'art. 4 della direttiva comunitaria 98/18/Ce, di cui si dirà in prosieguo<sup>7</sup>. Ne consegue, pertanto, che la Convenzione di Atene del 1974, come emendata dal Protocollo di Londra del 2002, si applicherà direttamente, attraverso il filtro del regolamento comunitario n. 392/2009, a tutti gli Stati membri e, quindi, anche a quei Paesi che non hanno provveduto a ratificarla, come, ad esempio, l'Italia che ha al suo interno una propria disciplina rappresentata dal vigente codice della navigazione (art. 409) che sembrerebbe conferire maggiori garanzie di tutela al passeggero sia per l'assenza di ogni limite risarcitorio per danni alle persone (invero mai introdotto dal codice della navigazione per il trasporto marittimo di persone), sia per la questione della ripartizione dei rischi che si presenta più complessa nel nuovo regime normativo<sup>8</sup>. In tale ambito, l'Italia non ha provveduto nemmeno a ratificare la Convenzione di Londra del 1976 (*LLMC 1976*) sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi (entrata in vigore sul piano internazionale il 1° dicembre 1986)<sup>9</sup> che prevede un limite separato per danno alle persone nei casi di sinistri in cui sono coinvolte navi che trasportano passeggeri e che quindi pone questioni di coordinamento con la Convenzione di Atene del 1974 nella delicata tematica della limitazione risarcitoria creando nondimeno interferenze applicative già appalesatesi in quei Paesi in cui entrambi i testi internazionali sono in vigore<sup>10</sup>. Tale problematica è stata toccata dal reg. (Ce) n. 392/2009 il quale, dopo avere fatto presente che

<sup>7</sup> L'ambito di applicazione è determinato dall'art. 2 reg. (Ce) n. 392/2009.

<sup>8</sup> Cfr. TULLIO, *op. cit.*, 338.

<sup>9</sup> La prima Convenzione in materia è quella di Bruxelles del 25 agosto 1924 (SPASIANO, *La Convenzione di Bruxelles sulla limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Riv. dir. nav.*, 1951, I, 169 ss.). Successivamente, venivano adottate la Convenzione di Bruxelles del 10 ottobre 1957 e, in ultimo, la Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 (DANI, *La Convenzione di Londra 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Trasp.*, 13/1977, 97 ss.; XERRI, *La Convenzione internazionale sulla limitazione del debito dell'armatore*, in *Dir. mar.*, 1977, 340 ss.; RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, I-2, Milano, 1987, 1597 ss.; GRIGGS, WILLIAMS, FARR, *op. cit.*, 7 ss.; BONASSIES, SCAPEL, *op. cit.*, 263 ss.; BERLINGIERI, *op. ult. cit.*, 1013 ss.). Proprio quest'ultima Convenzione prevede un massimale specifico per danni ai passeggeri marittimi. Ciò posto, si deve segnalare, al riguardo, che il Protocollo di Londra del 1996, entrato in vigore il 13 maggio 2004, modificativo della Convenzione di Londra del 1976 (cfr. MASUTTI, *Il Protocollo di emendamento alla Convenzione sulla limitazione dei crediti marittimi, Londra 3 maggio 1996*, in *Studi in onore di G. Romanelli*, *op. cit.*, 869 ss.) ha abolito il limite globale complessivo di 25 milioni D.S.P. (art. 7.1 Convenzione LLMC) e, al contempo, ha elevato il limite per passeggero da 46,666 D.S.P. a 175.000 D.S.P. (art. 4 del Protocollo 1996). A ben vedere, la somma limite di 175.000 D.S.P. corrisponde al limite introdotto dal Protocollo di Londra del 1990 alla Convenzione di Atene del 1974, realizzando all'uopo un allineamento ai limiti risarcitori previsti nella disciplina del trasporto marittimo di persone (in argomento, cfr. COMENALE PINTO, *Il trasporto marittimo di passeggeri: disciplina attuale e prospettive*, in *Dir. turismo*, 2006, 115).

<sup>10</sup> È il caso, ad esempio, del Regno Unito che ha recepito sia la Convenzione di Atene del 1974, sia la Convenzione di Londra del 1976 (Sessione 185 del *Merchant Shipping Act 1995*).

gli Stati membri hanno assunto il fermo impegno ad essere soggetti alla Convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come emendata dal Protocollo di Londra del 1996, non più tardi del 1° gennaio 2012 (si veda il *considerando* 18 del reg. Ce n. 392/2009), precisa che, in assenza di una normativa nazionale di attuazione della Convenzione di Londra del 1976, come modificata dal Protocollo di Londra del 1996, applicabile in tal senso, la responsabilità del vettore è disciplinata dall'art. 3 del regolamento in esame (art. 5), il quale precisa che il regime di responsabilità nei confronti del passeggero è composto dal medesimo regolamento, dalle disposizioni della Convenzione di Atene (nel testo consolidato dal Protocollo di Londra del 2002), e dalle disposizioni di cui agli orientamenti IMO<sup>11</sup>, di cui si dirà in seguito, introducendo così il principio della limitazione risarcitoria (art. 7 Convenzione di Atene del 2002), sul quale, per la verità, si sono formulate riserve sulla base di una diversa percezione del sistema della responsabilità civile, in cui si assiste all'affermazione del principio della solidarietà sociale all'interno della inviolabile garanzia della categoria dei diritti umani<sup>12</sup>, e della situazione normativa internazionale in ambito trasportistico tendente all'eliminazione del limite risarcitorio per danni alle persone dei passeggeri in caso di incidenti<sup>13</sup>.

Il difficile processo di sistemazione organica dell'intera materia del trasporto marittimo di persone e, più in specifico del regime della responsabilità del vettore marittimo, sia in sede internazionale, per giungere alla stesu-

Sui problemi di interferenza applicativa tra le due discipline, cfr. HILL, *Maritime Law*, London, 1998, 481; GRIGGS, WILLIAMS, FARR, *op. cit.*, 52-57; SHAW, *op. cit.*, 149 ss.

<sup>11</sup> L'IMO (*International Maritime Organization*) è un'organizzazione intergovernativa (con sede a Londra) costituita con la Convenzione di Ginevra del 6 marzo 1948 (resa esecutiva con legge 22 gennaio 1956, n. 909 ed entrata in vigore il 17 marzo 1958) ed ha iniziato ad operare sotto il nome di IMCO (*Intergovernmental Maritime Consultative Organization*). Si tratta di un organismo specializzato delle Nazioni Unite nella predisposizione di convenzioni internazionali marittime. Nel 1967 veniva istituito il *Legal Committee* (Comitato giuridico) dell'organizzazione destinato ad occuparsi inizialmente delle questioni giuridiche relative al sinistro occorso alla nave *Torrey Canyon* e, successivamente, veniva trasformato in un comitato permanente. Per approfondimenti, si vedano: GIANNINI, *L'organizzazione marittima consultiva intergovernativa (IMCO) e le sue funzioni*, in *Riv. dir. nav.*, 1956, I, 269 ss.; RADICATI DI BRONZOLO, *Organizzazione marittima consultiva intergovernativa (IMCO)*, in *Enc. dir.*, XXXI, Milano, 1981, 354 ss.; MANKABADY, *The International Maritime Organization*, London, 1984; EVANS, *Organizzazione marittima internazionale (IMO)*, in *Enc. giur.*, XXII, Roma, 1990; LIBRANDO, *I primi trent'anni di attività dell'IMO*, in *Dir. trasp.*, 1990, 127 ss.; POWER, *EC Shipping Law*, London, 1998, 13 ss.; ZUNARELLI, *Il Legal Committee dell'IMO e i lavori per l'unificazione del diritto marittimo*, in *Dir. mar.*, 1999, 252 ss.; MUNARI, SCHIANO DI PEPE, *Sovranità e trasporti: organizzazioni internazionali e fonti normative indirette*, in *Dir. mar.*, 2002, 118 ss.

<sup>12</sup> Cfr. ALPA, *Diritto della responsabilità civile*, Roma-Bari, 2003, 44 ss.; PERLINGIERI, *La persona e i suoi diritti. Problemi del diritto civile*, Napoli, 2005, 36 ss.

<sup>13</sup> Sulla questione, sia consentito rinviare a POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 206 ss.

ra definita del testo della Convenzione di Atene del 1974 (entrata in vigore sul piano internazionale nel 1987) e dei suoi Protocolli di emendamento di Londra del 1976 (PAL prot. 1976) e del 1990 (PAL prot. 1990)<sup>14</sup>, che non hanno incontrato il favore dei singoli Stati, ivi incluso quello di Londra del 1° novembre 2002 (che come si è detto non è ancora in vigore)<sup>15</sup>, sia in sede comunitaria, a partire dalla proposta di regolamento presentata dalla Commissione del 23 novembre 2005 (COM (2005) 592 *def.*), facente parte delle misure legislative del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima (c.d. pacchetto «Erika III»)<sup>16</sup>, relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano

<sup>14</sup> Il Protocollo di Londra del 1976 (il cui testo è in *Dir. mar.*, 1977, 149 ss.), concluso a Londra il 19 novembre 1976 ed entrato in vigore il 10 aprile 1989, ma non ratificato dallo Stato italiano, ha ritoccato i parametri monetari della limitazione della responsabilità del vettore ed ha sostituito il franco oro «Poincaré», quale unità di conto accolta dalla Convenzione di Atene, con il Diritto Speciale di Prelievo (D.S.P.) Sulla scelta di introdurre nei rapporti internazionali i Diritti Speciali di Prelievo (in Inglese SDR – *Special Drawing Rights*), che costituiscono un'unità monetaria ideale creata dal Fondo Monetario Internazionale (FMI) nel 1969, cfr. TRANQUILLI-LEALI, *Vantaggi ed eventuali correttivi dei limiti espressi in diritti speciali di prelievo*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Milano, 1994, 321 ss. Mentre il Protocollo di Londra del 1990 (il cui testo è in *Dir. mar.*, 1990, 518 ss.), concluso a Londra il 29 marzo 1990, non è mai entrato in vigore.

<sup>15</sup> Sulle fonti normative del trasporto marittimo di persone, cfr. POLLASTRELLI, *op. cit.*, 2 ss.

<sup>16</sup> Il 23 novembre 2005, la Commissione ha adottato sette proposte legislative, contenute nel c.d. pacchetto «Erika III», riguardanti due aspetti principali: una migliore prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento ed una più efficiente gestione delle conseguenze degli incidenti. La prima proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio (COM (2005) 586 *def.*) è relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. Tale proposta mira a rendere più rigorose le modalità di rilascio delle bandiere europee. Agli Stati membri viene chiesto di controllare efficacemente che le navi che battono la loro bandiera rispettino le norme internazionali. La seconda proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio (COM (2005) 587 *def.*) è relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime. La terza proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio (COM (2005) 588 *def.*) è relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. Queste due proposte mirano a rafforzare ed inasprire le normative già vigenti in materia di società di classificazione, che ispezionano le navi e rilasciano i relativi certificati, e di sistemi di controllo dello Stato di approdo. Ogni Stato membro dovrà ispezionare il 100% delle navi che entrano nel porto. La quarta proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio (COM (2005) 589 *def.*) è relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione. Uno degli obiettivi di tale proposta è il miglioramento del quadro normativo sui luoghi di rifugio per le navi in difficoltà. È prevista l'istituzione di un'autorità indipendente e competente in materia di accoglienza di navi in pericolo. È, infine, previsto l'obbligo per le navi da pesca di utilizzare un sistema di identificazione e localizzazione automatica (AIS) al fine di ridurre i rischi di collisioni. La quinta proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio (COM (2005) 590 *def.*) è relativa all'istituzione di principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel trasporto marittimo. Con tale proposta la Commissione mira ad ottenere un quadro normativo armonizzato a livello europeo per lo svolgimento delle inchieste tecniche sugli incidenti verificatisi in mare e a rafforzare l'indipendenza degli organismi preposti per lo svolgimento delle inchieste. La sesta proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del

passaggeri per via mare e per vie navigabili interne in caso di incidenti<sup>17</sup>, è confermato dall'art. 1 del reg. Ce n. 392/2009 che ritiene per trasporto marittimo di passeggeri quello che viene definito dalle disposizioni della Convenzione di Atene del 1974, quale emendata dal Protocollo di Londra del 2002 (Allegato I al regolamento), e dalla riserva e dagli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene (Allegato II al regolamento), adottati dal Comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006 («*gli orientamenti IMO*»)<sup>18</sup> per rimuovere gli ostacoli (ai fini di una più agevole ratifica del Protocollo) individuati all'interno del generale istituto della responsabilità del vettore marittimo (in particolare sia in ordine alla copertura assicurativa legata al limite risarcitorio in caso di morte o lesioni personali ai passeggeri, in considerazione delle attuali dimensioni delle navi da crociera in grado di trasportare oltre 3000 passeggeri, sia in ordine ai danni connessi ad atti di guerra e ad azioni terroristiche che non sono coperti dai *P. & I. Clubs*)<sup>19</sup>. Va rilevato che il reg. Ce n. 392/2009 risulta collegato al sistema giuridico comunitario anche sotto il profilo delle materie disciplinate dagli artt. 17 e 17 *bis* della Convenzione di Atene (giurisdizione e riconoscimento ed esecuzione delle sentenze)<sup>20</sup> che rientra-

Consiglio (COM (2005) 592 *def.*) è relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente (di cui più diffusamente sopra nel testo) e la settima proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio (COM (2005) 593 *def.*) è relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori.

<sup>17</sup> Cfr. HÜBNER, *Erika III. Règlement introduisant le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes en matière de transport fluvial*, in *D.M.F.*, 2006, 984 ss.; KARSTEN, *European Passenger Law for Sea and Inland Waterway Transport*, in *Yearbook of Consumer Law*, 2007, 201 ss.

<sup>18</sup> Gli orientamenti (IMO) sono dichiarati normativamente vincolanti (art. 3, comma 2, reg. (Ce) n. 392/2009) e, in quanto tali, possono essere considerati *lex specialis* (considerando 7 del reg.). In dottrina, cfr. THOMAS-CIORA, *Le transport de passagers par voie maritime*, in *Dr. mar. fr.*, 2006, 977 ss.; BERLINGIERI, *Il Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene e l'assicurabilità del limite del risarcimento*, in *Dir. mar.*, 2007, 322 ss.

<sup>19</sup> In argomento, l'*International Group of P. & I. Clubs* (cfr. HAZELWOOD, *P. & I. Clubs. Law and Practice*, London-Hong Kong, 2000) ha dichiarato di non essere in grado di fornire agli armatori le coperture richieste dalla normativa del Protocollo di Londra del 2002, con la conseguenza che alle compagnie di navigazione verrà preclusa la possibilità di ottenere la necessaria copertura assicurativa della responsabilità mentre, sotto il profilo della copertura dei rischi di guerra e di attentati terroristici, sembra esservi in linea di massima una disponibilità a fornire la certificazione per rischio ordinario per navi che trasportano fino a 3600 passeggeri (cfr. DEODATO, *P. & I. Rischio di guerra, terrorismo e pirateria*, Relazione presentata al Convegno «*Assicurazioni navali. Corpo e macchine e P. & I.*», CONFITARMA, Roma, 30 novembre 2006). Sul punto, BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, *cit.*, 1131, precisa che un altro ostacolo alla ratifica del Protocollo di Londra del 2002 è rappresentato dalla mancata inclusione della pirateria tra gli eventi esclusi dall'ambito di applicazione della responsabilità oggettiva del vettore. Si veda, anche, MITCHEL, *War, Terror and Carriage by Sea*, London-Singapore, 2004.

<sup>20</sup> Cfr. LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005, 115 ss.; BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, *cit.*, 1185 ss.

no nella esclusiva competenza della Comunità in seguito all'adozione del reg. Ce n. 44/2001 del Consiglio del 22 dicembre 2000 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale<sup>21</sup>, di talché le due disposizioni faranno parte integrante dell'ordinamento giuridico all'atto di adesione della Comunità alla Convenzione di Atene (*considerando* 11).

## 2. *Gli interventi normativi comunitari in materia di safety. Le nuove regole sugli standards strutturali delle navi da passeggeri*

In attesa, quindi, che il quadro normativo comunitario (ed anche internazionale) si stabilizzi (non più tardi del 2012), il reg. Ce n. 392/2009 è in linea, per i palesi richiami applicativi in esso contenuti in un'ottica di coordinamento normativo, con i dichiarati obiettivi della Comunità, la quale, a seguito di tragici sinistri marittimi avvenuti nelle acque dell'Unione Europea<sup>22</sup>, ha completamente rivisto l'azione comunitaria in materia di sicurezza marittima (nell'accezione di *safety*)<sup>23</sup> a protezione dei passeggeri traspor-

<sup>21</sup> Il reg. Ce n. 44/2001 (in *G.U.C.E.*, 16 gennaio 2001, L 012) è in vigore dal 1° marzo 2002 e sostituisce la Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 (sulla competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale) entrata in vigore il 1° febbraio 1973 e più volte nel corso degli anni modificata (la versione modificata è in *G.U.C.E.*, 28 luglio 1990, C 189). Il reg. Ce n. 44/2001 (c.d. Bruxelles I) si applica agli Stati membri dell'Unione Europea (inizialmente con esclusione della Danimarca), e si prefigge l'obiettivo di creare e sviluppare uno spazio giudiziario europeo in cui sia garantita la libera circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale. Si vedano: BERTOLI, *La disciplina della giurisdizione civile nel regolamento comunitario n. 44/2001*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2002, 625 ss.; LA CHINA, *Il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze nel Regolamento comunitario n. 44/2001*, in *Riv. dir. proc.*, 2002, 386 ss.; CONVERSO, *La giurisdizione unica europea. Il Reg. (Ce) 44/2001*, in *Contr. impr. eur.*, 2002, 266 ss.; BRIGGS, REES, *Civil Jurisdiction and Judgments*, London-Hong Kong, 2002; MOSCONI, CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale*, I, Torino, 2004; BONOMI, *Il sistema della competenza giurisdizionale nel Regolamento «Bruxelles I»*, in BONOMI (a cura di), *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, in *Trattato di diritto privato dell'Unione europea*, diretto da AJANI e BENACCHIO, XIV, Torino, 2009, 55 ss.; ROMANO, *Riconoscimento ed esecuzione delle decisioni nel Regolamento «Bruxelles I»*, *ivi*, 149 ss.; CARBONE, *Lo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Da Bruxelles I al Regolamento comunitario Ce n. 805/2004*, Torino, 2009.

<sup>22</sup> Il riferimento è ai sinistri marittimi del traghetto *Herald of Free Enterprise* (del 6 marzo 1987 sulla rotta Zeebrugge-Dover in cui persero la vita 193 passeggeri), del traghetto *Estonia* (del 1994 che è affondato mentre era in navigazione al largo dell'isola di Uto sulla rotta Tallinn-Stoccolma in cui persero la vita 852 passeggeri) e del traghetto *Express Samina* (del 2000 che è naufragato nelle Cicladi, a due miglia dal Porto di Paros, nel mare Egeo, provocando la morte di circa 73 passeggeri).

<sup>23</sup> Com'è oramai noto il concetto di sicurezza comprende il duplice aspetto della *safety* (sicurezza in senso tecnico) e della *security* (sicurezza in senso di prevenzione e repressione degli atti di pirateria, sabotaggio, terrorismo e, quindi, di tutti gli atti illeciti compiuti con l'intenzio-

tati via mare. In questa prospettiva, le iniziative comunitarie si sono susseguite in rapida evoluzione ed hanno, allo stato, realizzato un composito quadro normativo comunitario sulla sicurezza (*safety*) delle navi che trasportano passeggeri. La preoccupazione per gli incidenti marittimi, che hanno causato gravissime perdite di vite umane, ha spinto gli organi comunitari ad emanare sempre più rigide e sofisticate misure per migliorare il livello di sicurezza durante tutte la fasi del trasporto marittimo, il quale si presenta come uno dei settori più importanti e diffusi nel contesto della politica comune dei trasporti, in grado di garantire un servizio riguardante il diritto fondamentale della libertà di movimento delle persone (art. 39 ss. TCE e 45 carta diritti fondamentali UE)<sup>24</sup>.

L'attuale impianto normativo-sistematico prende le mosse dalla fondamentale dir. n. 98/18/Ce del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri che comprende un Allegato in cui vengono riportati in maniera analitica i requisiti di sicurezza che debbono possedere le navi da passeggeri<sup>25</sup>. Lo scopo è quello di isti-

ne di arrecare danni). In dottrina, sulla sicurezza marittima, si vedano: TURCO BULGHERINI, *Sicurezza della navigazione*, in *Enc. dir.*, XLII, 1990, Milano, 461 ss.; ID., *Spunti in tema di sicurezza della navigazione e dei porti*, in *Studi in memoria di Gino Gorla*, II, Milano, 1994, 331 ss.; CORBINO, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XIII, 1996, Torino, 409 ss.; GRIGOLI, *La sicurezza nautica nell'attuale evoluzione del regime comunitario*, Bologna, 2003; TELLARINI, *La normativa adottata in sede IMO in materia di security marittima*, in *Dir. mar.*, 2003, 1102 ss.; ARROYO MARTÍNEZ, *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare riferimento al caso Prestige)*, *ivi*, 1193 ss.; COMENALE PINTO, *Il diritto uniforme e comunitario per la sicurezza dei trasporti marittimi con riguardo all'allargamento dell'Unione europea*, in *Dir. Storia*, 2004, 1 ss.; MANCUSO, ROMANA (a cura di), *La sicurezza nella navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, Palermo, 2006; TORRESI, *La repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima: attualità e prospettive di sviluppo*, in *Dir. mar.*, 2006, 758 ss.; ARROYO MARTÍNEZ, *Problematiche giuridiche alla sicurezza marittima*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, I, Milano, 2006, 33 ss.; TELLARINI, *Gli interventi comunitari in materia di security: Il regolamento (Ce) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali e la direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza dei porti*, *ivi*, 497 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE, TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, 177 ss.; TRANQUILLI-LEALI, ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008; ZUNARELLI, COMENALE PINTO, *op. cit.*, 66 ss.

<sup>24</sup> Cfr. BIEBER, MAIANI, DELALOYE, *Droit européen des transports*, Paris, 2006. Nel documento di lavoro per una consultazione pubblica predisposto nel gennaio 2006 dalla Direzione Generale per l'Energia e i Trasporti della Commissione Europea relativo al rafforzamento della protezione dei diritti dei passeggeri viaggianti per mare o in acque interne nell'Unione Europea (COM (2005) 46 final) emerge che ogni anno circa 450 milioni di passeggeri transitano per i porti dell'Europa. Per molti di questi passeggeri spesso non c'è alternativa al trasporto marittimo per raggiungere zone periferiche di Paesi dell'Unione Europea. L'Europa è un continente dove difatti le frontiere marine tra diversi Stati sono molto vicine e questo agevola l'uso del trasporto marittimo.

<sup>25</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 15 maggio 1998, L 144/1. Tale direttiva è stata attuata dall'Italia con d. lgs. 4 febbraio 2000, n. 45 (in *G.U.* del 7 marzo 2000, n. 55, Suppl. Ord., n. 38). Sul punto, cfr. d.m. (trasporti e navigazione) 23 novembre 2010, n. 236 di attuazione dell'art. 5 d. lgs.



tuire un livello di sicurezza uniforme per i passeggeri che vengono trasportati sulle navi e sulle unità veloci nuove ed esistenti adibite a viaggi nazionali<sup>26</sup> e cercare di stabilire procedure da negoziare a livello internazionale ai fini di armonizzare le norme vigenti regolanti le navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali<sup>27</sup>. A tale riguardo, le navi vengono suddivise in quattro classi differenti a seconda dell'ampiezza e delle condizioni dei tratti di mare in cui si trovano ad operare. In tale contesto, il reg. Ce n. 392/2009, di cui sopra, si applica esplicitamente alle navi adibite al trasporto passeggeri all'interno di un singolo Stato membro appartenenti alle classi A e B di cui all'art. 4 della direttiva 98/18/Ce e prevede la possibilità di estendere l'ambito di applicazione anche alle navi appartenenti alle classi C e D mediante intervento legislativo entro il 30 giugno 2013. Tutte le navi dovranno essere dotate di un certificato di sicurezza rilasciato dall'amministrazione competente dello Stato di bandiera al termine delle visite di controllo alle condizioni previste dall'art. 10 della dir. n. 98/18/Ce. Lo specifico quadro di riferimento tiene conto della constatazione del sempre più diffuso impiego nel trasporto passeggeri di navi-traghetto, cioè, di traghetti «roll-on/roll-off»<sup>28</sup> che effettuano servizi di linea da e per i porti degli Stati membri dell'Unione. In tale ambito, si muovono, inizialmente, il reg. (Ce) n. 3051/95 del Consiglio dell'8 dicembre 1995 (entrato in vigore il 1° gennaio 1996) sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri «roll-on/roll-off» e sulla prevenzione dell'inquinamento prodotto dai medesimi traghetti<sup>29</sup>, e la dir. n. 1999/35/Ce del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti «roll-on/roll-off» e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, resasi necessaria dall'accadimento di gravi sinistri marittimi in cui rimasero coinvolte proprio navi-traghetto<sup>30</sup>. Giova qui preci-

n. 45/2000 applicabile a tutte le navi passeggeri e ro-ro passeggeri di classe B che effettuano navigazione tra parti nazionali ovvero tra parti nazionali e le isole minori italiane.

<sup>26</sup> Per «viaggio nazionale» si intende: «Un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro» (art. 2, lett. n).

<sup>27</sup> Per «viaggio internazionale» si intende: «Un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di quello Stato o viceversa» (art. 2, lett. m).

<sup>28</sup> I traghetti passeggeri («roll-on/roll-off vessels») sono navi marittime che trasportano più di dodici passeggeri aventi particolari dispositivi che consentono direttamente di caricare e scaricare i veicoli (stradali e ferroviari). Cfr. VERDE, *Riflessioni sul regime di responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di navi traghetto*, in *Dir. giur.*, 1977, 4 ss.; VERMIGLIO, *I servizi di traghetto nel quadro dell'ordinamento portuale*, in TULLIO, DEIANA (a cura di), *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, Cagliari, 2001, 41 ss.; COMENALE PINTO, *Traghetti e responsabilità del vettore*, in *Tratt. breve dir. mar.*, coordinato da ANTONINI, II, Milano, 2008, 419 ss.

<sup>29</sup> Cfr. in G.U., 30 dicembre 1995, L. 320.

<sup>30</sup> Cfr. in G.U.C.E., 1 gennaio 1999, L. 138.

sare anche la dir. n. 98/41/Ce del Consiglio del 18 giugno 1998 relativa alla registrazione delle persone a bordo di navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della comunità parimenti emanata proprio a seguito dei sinistri marittimi dell'*Herald of Free Enterprise* e dell'*Estonia*<sup>31</sup>, al fine di garantire un adeguato sistema di informazione che faciliti le operazioni di ricerca e di salvataggio dei passeggeri<sup>32</sup>. L'articolato quadro normativo volto alla definizione dei problemi sulla sicurezza marittima si è affinato con ulteriori interventi finalizzati all'aggiornamento delle misure già predisposte. Nella segnata direzione si esprimono chiaramente la dir. n. 2003/75/Ce della Commissione del 29 luglio 2003<sup>33</sup> che modifica l'Allegato I della dir. n. 98/18/Ce del Consiglio del 17 marzo 1998, in cui si definiscono criteri più rigorosi per le navi che trasportano passeggeri<sup>34</sup>, e il reg. Ce n. 1970/2002 della Commissione del 4 novembre 2002<sup>35</sup>, che modifica il reg. Ce n. 3051/1995 del Consiglio dell'8 dicembre 1995<sup>36</sup>, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri «roll-on/roll-off», che si rivolge alle società di navigazione le quali debbono rispettare particolari disposizioni in materia di sicurezza dei traghetti che effettuano servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro della Comunità<sup>37</sup>. Il problema della stabilità (o sopravvivenza) delle navi ro-ro da passeggeri in caso di avaria dovuta a sinistri marittimi costituisce un fattore essenziale per la salvezza dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio. In tal senso si inquadra la dir. n. 2003/25/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 aprile

<sup>31</sup> Si veda, *antea*, nota 22.

<sup>32</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 2 luglio 1998, L 188. Nello specifico, l'art. 4 prevede il conteggio dei passeggeri a bordo delle navi in uscita dai porti degli Stati membri prima della partenza e il numero delle persone a bordo viene comunicato al comandante della nave e all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società. Le informazioni relative alle persone a bordo (cognome, nome, sesso, ...) sono rilevate per ogni nave passeggeri che effettua viaggi di distanza superiore a venti miglia da qualunque porto situato all'interno della Comunità e comunicate entro trenta minuti dalla partenza della nave all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società. La raccolta di dette informazioni facilita la ricerca, il salvataggio e l'eventuale trattamento delle conseguenze dell'incidente e contribuisce al miglioramento delle cure mediche da apprestare alle persone tratte in salvo. Sull'argomento, cfr. GRIGOLI, *Profili del diritto dei trasporti nell'attuale realtà normativa*, Bologna, 2003, 188 ss.; BRIGNARDELLO, *La normativa comunitaria in materia di safety nella navigazione marittima*, in TRANQUILLI-LEALI, ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, cit., 184.

<sup>33</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 30 luglio 2003, L 6.

<sup>34</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 15 maggio 1998, L 144.

<sup>35</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 6 novembre 2002, L 302.

<sup>36</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 30 dicembre 1995, L 320. Il reg. Ce n. 3051/1995 era stato a sua volta modificato dal reg. Ce n. 179/98 della Commissione del 23 gennaio 1998 (in *G.U.C.E.*, 24 gennaio 1998, L 19).

<sup>37</sup> Per un'analisi sulla gestione di sicurezza dei traghetti passeggeri «roll-on/roll-off», cfr. GRIGOLI, *La sicurezza nautica nell'attuale evoluzione del regime comunitario*, cit., 155 ss.

2003<sup>38</sup>, relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri, attuata con d. lg. 14 marzo 2005, n. 65<sup>39</sup>, che si applica «a tutte le navi ro/ro passeggeri che effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, indipendentemente dalla bandiera che battono» (art. 2)<sup>40</sup>. Integra l'indagine normativa, la dir. n. 2003/24/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 aprile 2003 recante modifiche alla dir. n. 98/18/Ce<sup>41</sup>.

Il panorama normativo comunitario è stato aggiornato con la dir. n. 2009/45/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>42</sup>. Quest'ultima normativa, tenendo conto delle diverse e sostanziali modifiche apportate alla dir. n. 98/18/Ce nel corso degli anni, procede per ragioni di chiarezza alla rifusione della stessa dir. n. 98/18/Ce e va quindi a porsi come il nuovo atto normativo comunitario in materia di sicurezza di passeggeri nel trasporto marittimo e si applica alle navi e alle unità veloci nuove ed esistenti adibite a viaggi nazionali, mantenendo al suo interno la suddivisione per classi ed imponendo severi requisiti di sicurezza onde ottenere, attraverso apposite visite di controllo di cui all'art. 12 (dir. n. 2009/45/Ce), il rilascio del certificato di sicurezza. I singoli Stati dovranno determinare un sistema di sanzioni da infliggere in caso di violazioni delle disposizioni nazionali adottate a norma della direttiva in esame e prendere concrete misure affinché dette sanzioni siano applicate.

### 3. *Considerazioni conclusive*

L'incessante produzione normativa comunitaria è stata ispirata, il più delle volte, dagli incidenti marittimi che hanno messo in luce carenze ne-

<sup>38</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 17 maggio 2003, L 123.

<sup>39</sup> Cfr. in *G.U.* del 27 aprile 2005, n. 96, Suppl. ord., n. 77. Successivamente, cfr. d.m. (Infrastrutture e Trasporti) 22 dicembre 2005 – Modifica degli allegati I e II del d. lg. 14 marzo 2005, n. 65 in tema di requisiti specifici di stabilità delle navi ro/ro da passeggeri (in *G.U.*, 28 febbraio 2006, n. 49); dir. n. 2005/12/Ce della Commissione del 18 febbraio 2005 (in *G.U.C.E.*, 19 febbraio 2005, L 48) che modifica gli allegati I e II della dir. 2003/25/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i requisiti di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri.

<sup>40</sup> Per «servizio di linea» si deve intendere «una serie di traversate effettuate da una nave ro/ro da passeggeri in modo da assicurare il collegamento fra i medesimi due o più porti, effettuate in base ad un orario pubblicato oppure traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente» (art. 1, lett. *n*).

<sup>41</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 17 maggio 2003, L 123/18. Tale direttiva è stata attuata dall'Italia con d. lg. 8 marzo 2005, n. 52 (in *G.U.* 18 aprile 2005, n. 89).

<sup>42</sup> Cfr. in *G.U.C.E.*, 25 giugno 2009, L 163/1. La presente direttiva è stata recentemente modificata con dir. n. 2010/36/UE della Commissione del 1 giugno 2010 (cfr. in *GU* 29 giugno 2010, L 162/1).

gli strumenti giuridici direttamente riguardanti gli aspetti tecnici dei mezzi nautici impiegati per il trasporto di passeggeri. È stato quindi privilegiato il dato della sicurezza marittima della gestione e dell'impiego delle navi e delle cosiddette unità veloci che si è tradotto in un complesso sistema rappresentato da particolareggiate norme che impongono severe misure e disposizioni, obblighi di costruzione, requisiti tecnici di stabilità, requisiti supplementari e procedure di verifica e di ispezione da parte di riconosciuti organismi appartenenti all'amministrazione marittima al fine di raggiungere elevati livelli di sicurezza e di efficienza dei servizi marittimi in tutta la Comunità che si riflettono inevitabilmente sulla salvaguardia della sfera di protezione delle persone che viaggiano nei porti marittimi dell'Unione Europea. Il reg. Ce n. 392/2009 e la normativa in materia di *safety* sui requisiti strutturali delle navi non vanno considerati disgiuntamente in quanto hanno il medesimo obiettivo di conferire concretezza alle esigenze sempre più avvertite in materia di tutela e di sicurezza nel trasporto marittimo di passeggeri. Ciò nondimeno, sia pure in dottrina sia stato condivisibilmente argomentato come non sia possibile raggiungere un'assoluta sicurezza nella navigazione marittima<sup>43</sup>, si ravvisano profili critici che possono frapporsi realisticamente al processo di rafforzamento degli obiettivi sopra enunciati dagli strumenti formali. Da un lato, il reg. Ce n. 392/2009 tenta di recepire il testo della Convenzione di Atene del 1974 (che non è stata ratificata da molti Paesi dell'Unione Europea), come modificata dal Protocollo di Londra del 2002 (a tutt'oggi non ancora in vigore per un limitato numero di ratifiche raggiunto)<sup>44</sup>, facendo propri gli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene, adottati dal Comitato giuridico dell'IMO nel 2006, che hanno dato vita ad un «meccanismo complesso»<sup>45</sup> il cui esito è tuttora incerto. Dall'altro, la proliferazione legislativa nella medesima materia riguardante le caratteristiche delle navi passeggeri ha comportato il problema della difficile interpretazione dei numerosi testi normativi che sono stati più volte modificati. Inoltre, tali testi normativi consistono nella maggior parte dei casi, come sopra si è visto, in direttive comunitarie che non vengono attuate nell'immediatezza da parte dei singoli Stati e, laddove vengano formalmente recepite, si assiste sovente ad una recezione disuniforme oppure al mancato rispetto delle disposizioni in esse contenute. Le considerazioni che precedono con-

<sup>43</sup> Cfr. ARROYO MARTÍNEZ, *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare riferimento al caso Prestige)*, cit., 1193; BRIGNARDELLO, *op. cit.*, 197.

<sup>44</sup> SHAW, *op. cit.*, 147, ritiene che vi sono seri dubbi sull'entrata in vigore del Protocollo di Londra del 2002. Sul punto, cfr. COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in *Scritti in onore di F. Berlingieri*, I, Genova, 2010, 385 ss.

<sup>45</sup> Così, BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 1131, nota 3. Sul punto, cfr. COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in *Scritti in onore di F. Berlingieri*, I, Genova, 2010, 385 ss.

ducono a ritenere che il quadro normativo non sia ancora applicabile correttamente ed uniformemente a tutto il territorio comunitario con alterazione della concorrenza tra navi che prestano servizi di trasporto passeggeri tra Stati membri<sup>46</sup>.

<sup>46</sup> Difatti, una uniforme applicazione delle disposizioni sulla sicurezza in tutti gli Stati membri potrà garantire parità di condizioni facendo il modo che la concorrenza subisca minori distorsioni da vantaggi economici per le navi che non sono conformi agli *standard* previsti (in tal senso, cfr. reg. Ce n. 1406/2002 del Parlamento e del Consiglio del 27 giugno 2002 (in *G.U.C.E.*, 5 agosto 2002, L 208/1). In argomento, cfr. CASANOVA, BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, Milano, 2011, 231 ss.