

fatti e misfatti

Trasporto marittimo di persone: le semplici norme europee a tutela dei passeggeri — Dal 2013 si applica il reg. (CE) n. 392/2009 del 23 aprile 2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, che sostanzialmente introduce nell'Unione europea la Convenzione di Atene del 1974, nel testo modificato dal Protocollo di Londra del 2002.

Oltre ai trasporti internazionali, il reg. (CE) n. 392/2009 si applica «al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE», oggi «rifusa» nella dir. 2009/45/CE del 6 maggio 2009. Per quanto riguarda l'Italia, quindi, rimarranno regolati dal codice della navigazione i trasporti interni effettuati su navi appartenenti alle classi C e D dell'art. 4 della direttiva.

Le differenze fra i due regimi sono significative. Basterà citare il fatto che quello comunitario prevede una responsabilità del vettore limitata, quello nazionale no. Differenze sostanziali anche in tema di prescrizione: due anni quella comunitaria, sei mesi quella nazionale.

Per conoscere di cosa risponda il vettore ed in che modo, il passeggero nazionale dovrà quindi conoscere di che classe è la nave su cui si imbarca. Salvo errore, nessuna norma impone al vettore di comunicare al passeggero la classe della nave; si tratta quindi di un dato che il passeggero è tenuto ad acquisire in via autonoma.

Per il legislatore comunitario, sempre attento ai diritti dei consumatori, questo non è evidentemente un problema. Basta che il passeggero verifichi di che classe è la nave sulla base dei semplici criteri dettati dalla dir. 2009/45/CE. Ma quali sono questi criteri? Non la lunghezza, né la stazza, né il numero di passeggeri trasportabili: tutti elementi che il passeggero, che non ha disposizione le caratteristiche tecniche della nave su cui si imbarca, potrebbe avere difficoltà a reperire.

La normativa comunitaria ha pertanto stabilito un semplicissimo criterio di classificazione delle navi, sulla cui base il passeggero può immediatamente — e soprattutto facilmente — capire di che classe sia la nave su cui sta imbarcando.

Qual è il criterio? Eccolo. Basta prendere la definizione di navi di classe C riportata all'art. 4 della dir. 2009/45/CE: «Navi da passeggeri adibite a

viaggi nazionali in tratti di mare in cui la probabilità che l'onda significativa [n.d.r.: definita come "l'onda media corrispondente a un terzo dell'altezza dell'onda più alta osservata in un determinato periodo": art. 2, definizione x , della direttiva] superi l'altezza di 2,5 metri è inferiore al 10% durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico dell'anno in caso di attività stagionale (ad esempio attività estiva), nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio».

Immaginiamo quindi il turista che, imbarcandosi per una gita, sia punto dal desiderio di sapere quale sia la normativa applicabile al suo trasporto. Conoscendo a grandi linee il viaggio che si appresta a fare (e quindi il tratto di mare interessato), gli basterà verificare negli anni precedenti quante volte l'onda significativa abbia superato i 2,5 metri d'altezza (sperando che il *trend* si mantenga costante). Al contempo, dovrà verificare se il servizio di trasporto sia offerto per tutto l'anno, o per un limitato periodo di tempo, in modo da poter valutare quante siano le probabilità che detta onda significativa superi i 2,5 metri. A questo punto, previa determinazione della linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, dovrà semplicemente verificare su una carta nautica che la rotta prevista non si allontani per oltre 15 miglia da un luogo di rifugio e comunque non oltrepassi le 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea.

Fatti questi semplicissimi calcoli, sulla base di elementi ben noti a chiunque e comunque facilmente reperibili ovunque, il passeggero capirà subito se il suo viaggio è soggetto al regime di responsabilità nazionale o a quello comunitario.

Un altro luminoso esempio di come le norme emanate dall'Unione europea siano redatte tenendo ben presente l'obiettivo primario di semplificare e migliorare la vita dei cittadini...

ENZO FOGLIANI