



COVID-19 e Diritto Marittimo

teleseminario 12 giugno 2020, ore 15:00

La gestione dei marittimi e dei passeggeri di fronte alla chiusura dei porti causa COVID-19*

ANTONIO LEANDRO**

1. Osservazioni preliminari. – Vari sono i problemi posti dalle norme emergenziali statali adottate per la gestione dei marittimi e dei passeggeri che dettano (o dettavano più restrittivamente nel periodo di *lockdown*) la *chiusura* dei porti o impongono (o imponevano più restrittivamente nel periodo di *lockdown*) misure limitative della circolazione delle persone allo scopo di prevenire o di contrastare la diffusione di COVID-19.

Anzitutto, la permanenza a bordo, oltre il periodo di servizio ovvero in situazione di contagio personale e/o della comunità viaggiante, determina nel marittimo un incremento di ansia e di stress nella cornice di un ambiente di lavoro notoriamente già in sé foriero di disagio sul piano umano ed emozionale.

A ciò si aggiunga la difficoltà, che talvolta sfocia nella impossibilità, di ricevere cure mediche a terra a causa degli impedimenti allo sbarco.

Le misure restrittive della libera circolazione dei marittimi restano peraltro applicabili sebbene occorra procedere ai cambi di equipaggio necessari alla continuità dei trasporti e al riposo dei marittimi dopo il periodo di arruolamento. Inoltre, il cambio di equipaggio trova (o trovava maggiori) ostacoli per effetto della sospensione del trasporto aereo di linea, con conseguenti oneri a carico degli armatori per l'organizzazione di voli charter destinati al rimpatrio dei marittimi.

Le misure restrittive hanno operato, poi, una distinzione nel trattamento di marittimi e passeggeri al momento dello sbarco (finale o di scalo). In particolare, si è distinto tra marittimi/passeggeri di nazionalità dello (o residenza nello) Stato del porto e marittimi/passeggeri di nazionalità straniera o residenza all'estero, nonché tra nave battente bandiera dello Stato del porto e nave battente bandiera straniera.

* I riferimenti normativi sono aggiornati alla data del seminario.

** Professore associato di Diritto internazionale, Università degli studi di Bari Aldo Moro.

Nello specifico, traendo spunto dall'art. 7 del d.P.C.M. 17 maggio 2020 di attuazione dei d.l. n. 19 e n. 33/2020, valido fino a 14 giugno 2020, le misure in parola prevedono: la sospensione dei servizi di crociera di navi italiane; il divieto di imbarcare passeggeri oltre quelli già presenti a bordo alla data di entrata in vigore del provvedimento e fino al termine della crociera; l'obbligo di sbarcare i passeggeri nel porto di fine crociera a meno che non siano stati già sbarcati nei porti di scalo; un diverso trattamento all'atto dello sbarco nei porti italiani a seconda della cittadinanza italiana o straniera ovvero di residenza/domicilio o dimora abituale in Italia o all'estero sullo sfondo dell'obbligo dell'armatore di provvedere alle spese di rimpatrio e della eventualità di isolamento fiduciario o quarantena in caso di infezione diretta o di infezione di altra persona a bordo (analogo trattamento spetta all'equipaggio, con talune variazioni in base alla nazionalità, ma l'equipaggio può, previa autorizzazione dell'Autorità sanitaria, porsi in sorveglianza sanitaria ed autoisolamento fiduciario a bordo della nave); l'implementazione del Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione della COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica; la prevenzione dei contatti tra passeggeri e personale di bordo; il mantenimento di un adeguato distanziamento sociale, nonché la sanificazione degli ambienti della nave ¹.

2. Il conflitto tra interesse della comunità territoriale e interesse della comunità viaggiante. – Al fine di cogliere l'impatto delle predette misure sulla gestione di equipaggio e passeggeri, è opportuno ricordare che, rispetto a rapporti umani legati al fatto della navigazione che espongono (o sono suscettibili di esporre) sulla comunità dello Stato costiero o dello Stato del porto, la legge di tali Stati, che spesso coincide con la *lex fori*, ha una competenza molto estesa in base a motivazioni di ordine differente.

La legge del porto assume rilievo già invocando l'art. 5 cod. nav. in relazione al contagio, inteso come fatto avvenuto (*rectius, rinvenuto*) a bordo di una nave in sosta nel porto, ovvero come legge dello Stato costiero che si applica a fatti accaduti su navi in corso di navigazione in spazi sovrani che espongono o rischiano di esporre effetti sullo Stato costiero, recando turbamento agli interessi della comunità territoriale.

Ancor più in generale, la legge del porto o dello Stato costiero incide sui poteri, doveri e attribuzioni del comandante allorché «la vita organizzativa interna della comunità viaggiante deve necessariamente adeguarsi alle esigenze imprescindibili

¹ Il decreto del MIT del 2 giugno 2020 consente l'ingresso nei porti italiani delle navi da crociera straniere soltanto per la c.d. sosta inoperosa (dovrebbero essere fatte salve le attività connesse al rifornimento e l'espletamento delle attività normali per la corretta gestione della nave e della sosta), mentre le precedenti linee guida del 17 maggio 2020 sulla gestione dei terminal passeggeri, delle stazioni marittime e dei punti di imbarco/sbarco passeggeri recavano divieti di assembramento, obblighi di informazione, strumenti di sanificazione immediata, previsione di sistemi on-line di prenotazione e acquisto biglietti. Particolari disposizioni riguardano l'equipaggio della nautica da diporto a uso commerciale (ad es. il comandante va sottoposto al c.d. tampone prima dell'imbarco e con periodicità, mentre l'equipaggio va sottoposto a misurazione giornaliera di temperatura). Si prevede anche che “[l]a possibilità di entrare in porti di Regioni diverse rispetto al porto ove è ormeggiata l'unità o in acque di paesi esteri è condizionata dalle norme generali, nazionali, *unionali* e da quelle specifiche eventualmente più restrittive emanate a livello regionale sugli spostamenti delle persone, in vigore al momento della attività”.

dell'ordinamento locale»². Esigenze, queste, presupposte alla formulazione delle norme di diritto pubblico che tutelano «interessi essenziali della comunità statale»³.

Ora, calate nel periodo marcato dalla pandemia di COVID-19, simili esigenze emergono in relazione alla sicurezza delle comunità statali stanziato nei territori di imbarco o di sbarco di fronte al rischio di contagio, facendo sì che la *safety* della comunità viaggiante «retroceda» dinanzi alla sicurezza di quelle comunità.

Lo Stato protegge la sua comunità territoriale attraverso le descritte misure restrittive, inclusa la chiusura dei porti. Esso protegge, tuttavia, anche la sotto-comunità dei nazionali e residenti presente a bordo della nave battente bandiera straniera che accede ai suoi porti, così spiegandosi il trattamento differenziato in base alla nazionalità e alla residenza che abbiamo notato a proposito delle misure emergenziali adottate dal Governo italiano.

Risulta chiaro che le misure anti-COVID-19 intendono comporre interessi tra loro confliggenti: la gestione della comunità viaggiante, da un lato, e la tutela della sicurezza dello Stato e della *sua comunità*, dall'altro.

Il bilanciamento tra questi interessi ha luogo nel quadro giuridico dello Stato la cui sicurezza è oggetto di tutela, pendendo a favore di uno o dell'altro a seconda dei fattori che caratterizzano la situazione concreta: nazionalità della nave, nazionalità dell'equipaggio, nazionalità dei passeggeri, livello di contagio nello Stato del porto, etc.

La *chiusura dei porti* costituisce un mezzo per bilanciare tali interessi. Un mezzo che, tuttavia, si combina con altri nel quadro della gestione complessiva dell'emergenza. Se, infatti, per un verso, la gestione/cura/protezione della comunità viaggiante trova una immediata risposta a bordo, per altro verso, i suoi destinatari devono permanere in stato di quarantena a bordo (e non possono ricevere cure mediche a terra) per non pregiudicare la sicurezza dello Stato di approdo.

3. Imperatività delle disposizioni emergenziali che disciplinano la gestione dei marittimi e dei passeggeri. – Così inquadrata, la normativa pubblicistica emergenziale dello Stato del porto volta a comporre il conflitto tra interessi della comunità territoriale e interessi della comunità viaggiante assume carattere cogente rispetto ai contenuti della legge regolatrice del contratto di arruolamento e della legge regolatrice del contratto di viaggio o del contratto di pacchetto turistico o del servizio turistico collegato.

Di conseguenza, la normativa emergenziale in questione ha effetti analoghi, ma (come vedremo) in un certo senso contrapposti, alle norme che prevedono gli standard di sicurezza dei marittimi.

Con specifico riguardo al cabotaggio è noto, poi, che il reg. (CEE) n. 3577/92 del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri, reca norme speciali sulla determinazione della legge chiamata a regolare *tutte le questioni relative all'equipaggio*.

² CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970, p. 229.

³ Ivi, p. 230. Non va taciuto, poi, che la *lex fori* sovviene anche per determinare nozioni relative al fatto della navigazione che sono «espresse in termini di giustizia ed equità attraverso generici riferimenti ad un imprecisato *humus* etico-sociale» (CARBONE, op. cit., p. 155 ss.).

Ora, che a venire in rilievo sia la legge della bandiera⁴ o la legge dello Stato ospitante⁵, la gestione dei marittimi in situazioni emergenziali rientra tra le suddette *questioni* e ciò vale anche ammettendo che il contratto di arruolamento (istitutivo del rapporto di lavoro marittimo) sia separato e sottoponibile alla legge individuata in base al reg. (CE) n. 593/2008 del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali («Roma I»).

A parte l'impatto sulla legge regolatrice dei rapporti contrattuali, la normativa emergenziale dello «Stato ospitante» può invadere anche la competenza della legge di bandiera richiamata dall'art. 3 del reg. (CEE) n. 3577/92, regolando anche casi non previsti dalla stessa disposizione. E tale ingerenza riguarderebbe *a fortiori* la disciplina del servizio pubblico eventualmente oggetto di un contratto tra lo Stato ospitante e l'armatore *unionale*.

Per non dire, infine, che la crisi sanitaria può dar luogo a quella *grave perturbazione del mercato interno dei trasporti* di cui all'art. 5 del reg. (CEE) n. 3577/92 (tale per cui l'offerta è decisamente superiore alla domanda) che giustifica – a determinate condizioni e sotto la supervisione della Commissione europea – l'adozione di misure di salvaguardia sanitarie o economiche in deroga al principio della libera prestazione dei servizi⁶.

4. L'attrito delle misure statali con alcuni principi generali applicabili in caso di crisi sanitarie internazionali e con le disposizioni di diritto internazionale e dell'Unione europea poste a protezione dei marittimi. L'esigenza di bilanciare i vari interessi contrapposti attraverso azioni multisettoriali e multilaterali: il ruolo delle organizzazioni internazionali. – Il genere delle misure concertato a livello statale pare stridere con principi più generali applicabili in caso di conflitto tra esigenze di salute pubblica e interessi propri del trasporto marittimo⁷.

Un esempio proviene dall'art. 28 par. 1 del Regolamento sanitario internazionale della OMS, ai termini del quale «a ship or an aircraft shall not be prevented for public health reasons from calling at any point of entry». Il Regolamento ammette deroghe che siano ragionevoli, necessarie e proporzionate allo scopo perseguito (art. 43). La condizione che le misure restrittive a tutela della salute pubblica siano necessarie è sancita anche dagli articoli I e V, par. 2, della Convenzione del 9 aprile 1965 sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (*FAL Convention*), nonché dalla *section 6* dell'allegato alla convenzione medesima.

⁴ La legge della bandiera è applicabile in caso di navi da crociera e navi che effettuano cabotaggio continentale con più di 650 t. lorde e in tutte le ipotesi in cui il cabotaggio – continentale o con le isole – sia correlato a un viaggio internazionale. Sulla nozione di viaggio internazionale, ovvero di «viaggio che segue o precede» il cabotaggio, v. CGUE, 6 aprile 2006, causa C-456/04, *AGIP Petroli c. Capitaneria di Porto di Siracusa et alii.*, punto 14 ss. Sulla nozione di cabotaggio ai fini applicativi del regolamento v. CGUE, 27 marzo 2014, causa C-17/13, *Alpina River Cruises e Nicko Tours c. MIT-Capitaneria di Porto di Chioggia*, punto 19 ss.

⁵ Il caso principale è il cabotaggio con le isole, fuori dalle ipotesi indicate nella nota precedente. Cfr. CGUE, 21 ottobre 2004, causa C-288/02, *Commissione c. Repubblica ellenica*, punto 50 ss.

⁶ Una deroga del genere, applicata in modo indiscriminato, poggia *mutatis mutandis* su basi affini a quelle che giustificano ulteriori autorizzazioni e requisiti per la sicurezza delle navi e il mantenimento dell'ordine dei porti sancite, nel quadro dei motivi imperativi di interesse generale, da CGUE, 17 marzo 2011, cause riunite C-128/10 e C-129/10, *Naftiliaki Etaireia Thasou AE (C-128/10), Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-129/10) c. Ypourgos Emporikis Naftilias*, punto 46 ss.

⁷ Sul punto v. anche MIRON, *Port Denials and Restrictions in Times of Pandemic: Did International Law Lose its North Star?*, in www.ejiltalk.org, 22 aprile 2020.

Le misure descritte in precedenza sembrano urtare anche con il divieto di discriminazione nella restrizione dell'accesso ai porti che trova espressione, ad esempio, nell'art. 2 della Convenzione del 9 dicembre 1923 sul regime internazionale dei porti marittimi e nell'art. 24 par. 1, lett. b, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare nell'ottica del passaggio in mare territoriale verso i porti dello Stato costiero. Analogamente dispone la *section 6.7* della *FAL Convention*.

Per non dimenticare che la chiusura dei porti, sia pur temporanea ed emergenziale, non scalfisce l'impegno di rendere disponibili «at as many ports in a State as feasible such medical facilities as may be reasonable and practicable for the emergency treatment of crews and passengers» (*section 6.7* della *FAL Convention*); e che il comandante può, ai sensi dell'art. 28 par. 6, del Regolamento sanitario internazionale, «take such emergency measures as may be necessary for the health and safety of travellers on board» in eco alla consuetudine, certamente non priva di eccezioni, secondo cui il *distress* può giustificare, da parte del comandante, forzature al divieto di ingresso nel porto.

A ciò si aggiunge, come accennato, che l'imperatività, insita nella normativa emergenziale emanata a tutela della sicurezza della comunità statale, si contrappone alla imperatività delle disposizioni emanate a tutela dei marittimi. L'attrito è vieppiù evidente quando gli Stati di bandiera (specialmente quelli di *compiacenza*) non garantiscono un adeguato equipaggiamento medico a bordo, né assicurano cure mediche immediate o operazioni di rimpatrio dei marittimi e dei passeggeri.

In uno scenario costellato dalle difficoltà fisiologiche delle compagnie di navigazione, il comportamento del singolo Stato (in particolare degli Stati poco inclini alla *safety* marittima) riflette le criticità di una gestione unilaterale del bilanciamento tra la tutela della sicurezza della comunità statale e la tutela dei marittimi. E le criticità di azioni unilaterali degli Stati rivelano a loro volta l'esigenza di un'azione coordinata multisetoriale e multilaterale che consenta, non soltanto di realizzare un efficace bilanciamento tra le due tutele, ma anche di allineare il più possibile le misure statali agli indicati principi applicabili in caso di conflitto tra esigenze di salute pubblica e interessi propri del trasporto marittimo.

In una direzione multisetoriale e multilaterale si è posta da subito l'Organizzazione marittima internazionale, la quale ha adottato dal 13 febbraio 2020 in poi varie raccomandazioni, circolari e dichiarazioni al fine di invocare, sullo sfondo degli obblighi imposti dalla *Maritime Labour Convention* del 2006, la cooperazione tra Stato di bandiera, Stato del porto, armatori, comandanti, associazioni di categoria delle compagnie di navigazione e dei marittimi affinché lo stato di emergenza non vada a detrimento né dei singoli (marittimi e passeggeri) né dello *shipping* internazionale; in altre parole, l'obiettivo perseguito è di bilanciare la salute delle persone a bordo, la sanità pubblica degli Stati e la continuazione delle attività marittime.

È in corso una stretta cooperazione tra Organizzazione marittima internazionale, Organizzazione internazionale del lavoro e Organizzazione mondiale della sanità, le quali dialogano con le associazioni di settore come, ad es., la *International Chamber of Shipping*⁸, nell'intento di affrontare *core issues*, quali il cambio di equipaggio – tanto

⁸ Vedi le *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers* 2.0 del 28 maggio 2020.

importante per la salute dei marittimi e la continuità dei trasporti marittimi –, senza sminuire l'importanza delle misure di prevenzione e di contrasto al contagio.

Dal canto suo, la Commissione europea ha adottato lo scorso 8 aprile alcune linee guida che, nella prospettiva dello spazio marittimo europeo, offrono una spinta vigorosa, in varia guisa destinata agli Stati e agli operatori, verso comportamenti virtuosi che possano assecondare svariate esigenze correlate al trasporto marittimo nel periodo della pandemia⁹.

Conviene ricordare, poi, che l'11 giugno 2020 è entrato in vigore il d.lgs. 11 maggio 2020 n. 38 recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109 del 15 novembre 2017 che modifica le attuali disposizioni concernenti la registrazione delle persone a bordo delle navi passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri e concernenti le formalità delle dichiarazioni delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri. La direttiva reca, infatti, «le modalità di comunicazione del numero e delle informazioni delle persone a bordo delle navi da passeggeri al fine di migliorare il livello di sicurezza e accrescere la possibilità di salvataggio dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio nei casi di emergenza, nonché di garantire una gestione più efficace delle operazioni di ricerca e soccorso e delle altre conseguenze degli incidenti in mare» (art. 1). Gli obblighi di raccolta e custodia dei dati sono indistintamente applicabili a società di navigazione italiane, «comunitarie» e appartenenti a Stati terzi, riguardando, in particolare, i passeggeri che hanno bisogno di cure o assistenza speciale¹⁰.

5. Conclusioni. L'esigenza di un bilanciamento tra le tutele apprestate dalla *chiusura dei porti* e gli interessi altrettanto meritevoli di tutela riconducibili ai marittimi, ai

⁹ Le linee guida auspicano, in particolare, i seguenti comportamenti: organizzare i rimpatri, anche con voli charter, a prescindere dal fatto che lo sbarco abbia luogo fuori o dentro l'UE; consentire a passeggeri e marittimi di sbarcare in uno dei loro porti o aiutare operatori e armatori a prendere accordi con altri Stati – membri o terzi – ai fini dei rimpatri, senza dimenticare che le navi battenti bandiera di Stati terzi dovrebbero essere accolte per motivi umanitari; consentire ai marittimi di Stati terzi di viaggiare verso i porti di imbarco e sbarco e di ritornare nei paesi d'origine; effettuare screening sanitari senza ritardare in modo significativo imbarco e rimpatrio dei marittimi alla scadenza del contratto; proteggere il personale a bordo, durante l'imbarco e lo sbarco, con adeguata assistenza sanitaria indipendentemente dalla cittadinanza della persona; gestire l'autoisolamento dei marittimi sospetti di infezione e comunque ridurre al minimo i contatti tra l'equipaggio e i lavoratori portuali; rendere possibili nei porti europei i cambi di equipaggio muovendo dal presupposto che i marittimi, per la loro qualità di personale indispensabile (*key workers*), non dovrebbero subire restrizioni alla circolazione quando si recano presso il porto in cui assumono le loro funzioni; sbarcare gli infetti presso strutture di quarantena limitrofe ai porti o rimpatriarli (in caso di difficoltà, operatori e armatori dovrebbero concludere accordi con lo Stato del porto di scalo per garantire i soggiorni alle persone interessate); non riorientare la nave senza giustificazione, ciò comportando che gli Stati dei porti di scalo dovrebbero garantire accoglienza e assistenza, compresa l'evacuazione della nave e che, in caso di impossibilità di accoglienza e assistenza, la nave dovrebbe essere accolta nel porto più vicino disponibile a capace di assicurare tali garanzie; prorogare i contratti di arruolamento, dei documenti e dei certificati essenziali in caso di impedimenti al rimpatrio o ai cambi di equipaggio pur rimarcandosi che i rimpatri devono avere luogo il prima possibile per evitare che il prolungamento del contratto determini una eccessiva stanchezza e danneggi oltremodo la salute mentale dei marittimi; comunicare (con obbligo a carico del comandante) la dichiarazione sanitaria marittima con largo anticipo rispetto all'ingresso nel porto compatibilmente con la durata programmata del viaggio, e, quattro ore prima dell'ora stimata di arrivo – eventualmente con una dichiarazione sanitaria aggiornata –, i dati numerici riguardanti le persone a bordo (passeggeri ed equipaggio), infettati o sospetti infettati.

¹⁰ In tema di sicurezza dei passeggeri pare utile segnalare anche che dal 10 giugno è applicabile il d.lgs. 22 aprile 2020 n. 37 recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del 15 novembre 2017 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea.

passaggeri e allo *shipping* internazionale in generale: vie percorribili. – Sulla scorta di quanto precede, è possibile individuare cinque gruppi di interessi ai quali corrispondono le tutele che gli Stati, sotto un coordinamento multisettoriale e multilaterale, devono simultaneamente apprestare a favore delle proprie comunità, dei marittimi e dei passeggeri in occasione di trasporti marittimi effettuati durante la pandemia di COVID-19.

Tali tutele fanno rispettivamente capo: 1) alla salute *della* persona a bordo (marittimo o passeggero) infettata o sospetta di infezione; 2) alla salute *della* persona a bordo (marittimo o passeggero) che viaggia insieme a soggetti infettati o sospetti di infezione; 3) alla protezione della comunità statale stanziata negli Stati dei porti *dalle* persone a bordo infettate o sospette di infezione; 4) alla continuità dello *shipping* mediante i cambi di equipaggio, le proroghe del contratto di arruolamento o della validità dei certificati essenziali, nonché la riduzione delle restrizioni dei viaggi necessari al marittimo per raggiungere il porto di imbarco; 5) alla circolazione del passeggero come persona e cittadino dell'Unione.

Ciascuna tutela, a ben vedere, richiede l'applicazione di norme che, per l'interesse che mirano a disciplinare, rivestono carattere imperativo. Sotto questa luce si possono porre sullo stesso piano le norme emergenziali di contenimento del contagio e gli standard di trattamento dei marittimi e dei passeggeri suscettibili di applicazione generalizzata, a prescindere, cioè, da situazioni emergenziali connesse a contagi, infezioni e, finanche, pandemie.

Il punto, oramai chiaro, è che l'imperatività di tali disposizioni è orientata, con eguale intensità, in direzioni contrapposte perché contrapposti sono gli interessi che esse proteggono e regolano.

La composizione del conflitto tra tali interessi può essere conseguita soltanto tramite il coordinamento tra i principali attori che, a diverso titolo, sono chiamati a rappresentare lo specifico interesse o a bilanciare, per effetto di impegni internazionali, tutti gli interessi in gioco. Gli attori principali sono lo Stato di bandiera, lo Stato del porto, gli armatori e/o gli organizzatori delle crociere, ai quali spettano, per quel che si è detto prima, obblighi e responsabilità a favore di una sfera sociale più ampia della sfera giuridica in cui si collocano i destinatari dei diritti sul piano formale¹¹.

L'efficacia del coordinamento dipende dall'adozione di misure congiunte che offrano una risposta suscettibile di coprire tutte le fasi della navigazione (dall'imbarco allo sbarco finale, compresi gli sbarchi di scalo) e tutto l'itinerario della nave. Un esempio proviene dalla elaborazione di nuovi protocolli operativi in tema di sicurezza che siano condivisi tra compagnie di navigazione, Autorità marittime, Autorità portuali, operatori sanitari e altri operatori del settore marittimo¹².

¹¹ Si sorvola in questa sede sui regimi di responsabilità di diritto internazionale o di diritto interno conseguenti alla violazione dei riferiti obblighi, specialmente quello di informare e di contenere il contagio, quale specificazione del più ampio obbligo di garantire sicurezza a bordo, e quello di provvedere al rimpatrio e alle spese di isolamento dei marittimi.

¹² Vedi i recenti protocolli di salute e sicurezza messi a punto da MSC Crociere e Costa Crociere con le autorità degli Stati di scalo, nonché l'accordo di collaborazione tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e la Croce Rossa Italiana per lo stazionamento quotidiano in porto di un'ambulanza della CRI destinata a prestare assistenza sanitaria e di pronto soccorso a passeggeri con sintomi da COVID-19.

D'altronde, soltanto mediante un approccio coordinato gli attori statali e non statali potrebbero cogliere l'obiettivo primario del Regolamento sanitario internazionale «to prevent, protect against, control and provide a public health response to the international spread of disease in ways that are commensurate with and restricted to public health risks, and which avoid unnecessary interference with international traffic and trade» (art. 2)¹³.

E se questo è l'obiettivo, ogni misura statale e internazionale di contrasto alla pandemia COVID-19 va ponderata in base ai criteri della ragionevolezza, della precauzione e della proporzionalità: non fanno eccezioni le misure restrittive¹⁴, anche quelle più gravi come la chiusura dei porti.

¹³ Esempi operativi di azioni congiunte tra organi statali e attori non statali provengono dalla gestione del contagio sulla *Costa Diadema*, liberata dal fermo sanitario nel porto di Piombino con il rimpatrio di 800 marittimi di 21 nazionalità differenti, e dalla gestione di 23 marittimi positivi al coronavirus imbarcati su due navi da crociera attraccate a Genova – *MSC Splendida* e *MSC Fantasia* – con trasferimento finale sul traghetto ospedale *Gnv Splendid*.

¹⁴ Cfr. art. 43, Regolamento sanitario internazionale.