

**LA CANALIZZAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ
PER INQUINAMENTO DA IDROCARBURI***Laura Mattioni*

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Il sistema delineato dalla CLC e la canalizzazione della responsabilità sul proprietario della nave. – 3. Critiche al principio della canalizzazione e sentenze *Erika* e *Prestige*.

1. – L'ambiente marino rappresenta circa il novantanove per cento dello spazio vitale disponibile sul nostro pianeta e costituisce un patrimonio prezioso, essendo un importante fattore di prosperità economica, di benessere collettivo e di qualità della vita. Per queste ragioni la sua tutela e salvaguardia da ogni forma di aggressione riveste un'importanza fondamentale, a beneficio, non solo delle generazioni presenti, ma soprattutto di quelle future ¹.

La consapevolezza dell'esigenza di una tutela internazionale dell'ambiente marino si è andata formando lentamente nell'opinione degli Stati ². Infatti, sebbene già verso la fine dell'Ottocento si iniziasse ad avvertire la necessità di circoscriverne il progressivo deterioramento, un'adeguata considerazione del problema era ostacolata dal convincimento che l'ambiente marino avesse un'illimitata capacità di assorbire, senza danno, sostanze estranee ³. Inoltre,

¹ Per approfondimento sull'inquinamento marino da navi, cfr. E. Du Pontavice, *La pollution des mers par les hydrocarbures (A propos de l'Affaire du «Torrey Canyon»)*, Paris, 1968; M. Rémond Gouilloud, *Aspects juridiques des problèmes posés par la pollution des mers*, Le Havre, 1973; T. Scovazzi, *L'inquinamento da navi nel diritto internazionale*, in *Riv. giur. amb.*, 1988, 75 s.; P. Ivaldi, *Inquinamento marino e regole internazionali di responsabilità*, Padova, 1996; F. Pellegrino, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Milano, 2009; D. Riccio, *La responsabilità per disastro ambientale*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. Antonini, III, Milano, 2010, 38 s. Da ultimo vedi A. Crosetti, *Ambiente marino (tutela dell')*, in *Dig. (disc. publ.)*, Appendice di aggiornamento, Milano, 2012, 13.

² U. Leanza, *Le Convenzioni internazionali sulla protezione del Mediterraneo contro l'inquinamento marino*, Napoli, 1992, 6.

³ G. Tesauro, *L'inquinamento marino nel diritto internazionale*, Milano, 1971, 39 s.



lo scarico diretto o indiretto dei rifiuti in mare era considerato una soluzione naturale e necessaria per risolvere il problema della collocazione dei rifiuti, sia di origine terrestre che provenienti da navi. È stato solo nel XX secolo, con l'avvento di una più matura coscienza sociale volta alla tutela dell'ambiente e con lo sviluppo tecnologico delle civiltà industrializzate, che si è iniziato a considerare lo scarico in mare di rifiuti come un'attività illecita⁴.

Nonostante la causa predominante dell'inquinamento marino da idrocarburi sia rappresentata dagli scarichi abituali, c.d. volontari, che consistono nella discarica in mare delle acque di zavorra, di sentina e delle acque di lavaggio delle cisterne⁵, sono stati i primi disastri petroliferi, come il naufragio della *Torrey Canyon*⁶, a scuotere l'opinione pubblica mondiale e a stimolare l'adozione di norme, soprattutto a livello internazionale, sia al fine di prevenire tali incidenti e diminuirne gli effetti negativi, sia al fine di introdurre un sistema di responsabilità civile, volto a compensare i soggetti danneggiati⁷.

Per quanto riguarda in particolare questo secondo fine, proprio il naufragio della *Torrey Canyon* indusse la comunità internazionale, su iniziativa del Governo del Belgio, a convocare, nel novembre del 1969 a Bruxelles, una conferenza internazionale, al termine della quale venne adottata la Convenzione sul-

⁴ Leanza, *Le Convenzioni internazionali*, cit., 3 s.; M.C. Ciciriello, *La protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento: problemi vecchi e nuovi*, Napoli, 2003, 16.

⁵ Tali acque, infatti, essendo state a contatto con le sostanze inquinanti trasportate dalla nave, ne contengono delle tracce nocive.

⁶ Il 18 marzo del 1967 la *Torrey Canyon*, una superpetroliera della *British Petroleum* battente bandiera liberiana, si incagliò al largo delle coste della Cornovaglia, riversando in mare parte del suo carico di centoventimila tonnellate di petrolio e provocando un'enorme macchia nera che raggiunse rapidamente le coste inglesi e francesi. Tale incidente mise in evidenza l'inadeguatezza dell'apparato di regole esistenti e la necessità di intervenire sul piano normativo e della gestione delle emergenze in modo più incisivo. Le autorità britanniche si dimostrarono infatti impreparate nella gestione dell'emergenza e nelle operazioni di contenimento della fuoriuscita di petrolio, tant'è che vennero utilizzate sostanze chimiche per disperdere il greggio galleggiante e per bonificare le coste, che finirono per causare ulteriori danni all'ambiente. Alla fine, si decise di bombardare la nave per farla affondare ed evitare danni ulteriori. Per approfondimenti, cfr. M. Spinetti, *Problemi di diritto internazionale sollevati dal naufragio della Torrey Canyon*, in *Riv. dir. intern.*, 1967, 655 s.; E. D. Brown, *The Lesson of the Torrey Canyon, International Law Aspect*, in *CLP*, 1968, 113 s.

⁷ G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, I, Milano, 1987, 578; F. Pellegrino, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Milano, 2009, 81; A. Lefebvre d'Ovidio, G. Pescatore, L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013, 322.

la responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi (detta CLC)⁸, oltre alla Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare⁹.

2. – La Convenzione CLC ha introdotto una disciplina speciale uniforme in materia di responsabilità civile extracontrattuale per danni da inquinamento verificatisi sul territorio o nel mare territoriale degli Stati contraenti e causati da perdita o scarico di idrocarburi in mare, da una nave cisterna che li trasporta alla rinfusa, a seguito di incidente.

Il sistema previsto dalla citata Convenzione si caratterizza, innanzitutto, per la canalizzazione della responsabilità sul solo proprietario della nave. Si parla di responsabilità canalizzata perché, soprattutto in seguito alle modifiche introdotte dal Protocollo del 1992¹⁰, è esclusa espressamente, dall'art. III.4, la possibilità per il danneggiato di formulare richieste di indennizzo nei confronti di soggetti diversi dal proprietario, soggetti che potrebbero essere altrettanto potenzialmente responsabili (come ad esempio l'equipaggio, il pilota, l'armatore, il noleggiatore, ecc.) e nei confronti dei quali è ammessa tuttavia l'azione di rivalsa da parte del proprietario della nave.

Si tratta, inoltre, di una responsabilità oggettiva, nella quale si prescinde dall'accertamento delle circostanze che hanno causato il fatto dannoso e dal-

⁸ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, approvata il 29 novembre 1969 ed entrata in vigore dal 19 giugno 1975. L'Italia ne ha autorizzato la ratifica e disposto l'esecuzione con la l. 6 aprile 1977, n. 185. La Convenzione CLC è stata da ultimo emendata con il Protocollo di Londra del 27 novembre 1992, prendendo il nome di *1992 Liability Convention* (Protocollo reso esecutivo con l. 27 maggio 1999 n. 177, ed entrato in vigore in Italia dal 16 settembre 2000). I limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione sono stati invece aumentati con un emendamento del 18 ottobre 2000, entrato in vigore il 1° novembre 2003.

⁹ Si tratta dell'*International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties*, approvata il 29 novembre 1969 ed entrata in vigore il 5 maggio 1975, è stata resa esecutiva in Italia con la l. 6 aprile 1977, n. 185. La Convenzione è stata poi estesa anche alle sostanze diverse dagli idrocarburi con il Protocollo di Londra del 2 novembre 1973 (*Intervention Prot 1973*), reso esecutivo in Italia con l. 29 settembre 1980 n. 662, in vigore dal 30 marzo 1983. Per approfondimenti, cfr. G. Martino, *L'inquinamento marino dalla prospettiva nazionale a quella internazionale*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 1978, 1589; W. Pentassuglia, *L'intervento antinquinamento su navi straniere in alto mare*, in *Riv. giur. amb.*, 1993, 135; A. Ferone, *Le Convenzioni internazionali sull'inquinamento del mare da idrocarburi*, in *Riv. dir. internaz.*, 1972, 111 s.; Pellegrino, *Sviluppo sostenibile*, cit., 9.

¹⁰ Protocollo del 27 novembre 1992, entrato in vigore a livello internazionale il 30 maggio 1996 e ratificato dall'Italia con l. 27 maggio 1999 n. 177.

la considerazione della condotta e dell'atteggiamento psicologico del soggetto responsabile. Ai fini dell'imputazione della responsabilità in capo al proprietario, è sufficiente provare l'esistenza del nesso causale tra la fuoriuscita di idrocarburi e il danno derivato dall'inquinamento.

Tuttavia, quella delineata dalla CLC costituisce una forma singolare di responsabilità oggettiva. Generalmente, il regime di responsabilità oggettiva si giustifica in base al rischio d'impresa, per cui viene considerato come responsabile il titolare dell'attività in esecuzione della quale è derivato il danno in base alla considerazione che, pur svolgendo un'attività lecita, si tratta di attività che comporta rischi elevati. Infatti, sebbene le diverse ipotesi di responsabilità oggettiva non siano realmente riconducibili nell'ambito di uno schema unitario perché risultanti effettivamente accumulate solo dalla mancanza del requisito della colpa, essendo poi diversi i criteri di imputazione dell'obbligazione risarcitoria, l'elemento della creazione del rischio viene comunque considerato la *ratio legis* di molti regimi di responsabilità oggettiva ed è radicato anche nella *ratio* del sistema della CLC, nonostante poi venga utilizzato un diverso criterio di imputazione dell'obbligazione risarcitoria. Nella CLC, infatti, il meccanismo di imputazione non tiene conto né del soggetto che svolge l'attività potenzialmente inquinante, né del nesso di causalità tra l'attività svolta e il danno provocato, criterio alla luce del quale il soggetto responsabile andrebbe individuato nell'armatore della nave. La diversa scelta operata dal legislatore internazionale si giustifica sulla base della necessità, di carattere prettamente pratico, di assicurare al danneggiato un sicuro risarcimento del danno, in quanto il proprietario della nave risulta più facilmente individuabile rispetto agli altri utilizzatori della nave¹¹, quali ad esempio l'armatore, nei casi in cui sia persona diversa dal proprietario¹².

¹¹ Il proprietario è più facilmente individuabile perché risulta dai registri di immatricolazione delle navi. Per gli armatori invece non tutti gli ordinamenti giuridici prevedono un regime di pubblicità armatoriale, mentre il proprietario del carico può variare nel caso di compravendita del carico durante il trasporto.

¹² G. Martino, *L'inquinamento marino dalla prospettiva nazionale a quella internazionale*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 1978, 1622 s.; U. Leanza, *Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo*, Torino, 1993, 505; M. M. Comenale Pinto, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della CLC 1969*, Padova, 1993, 94 s.; A. Antonini, *L'incidenza soggettiva del danno da contaminazione ambientale*, in *Dir. trasp.*, 1998, 313; I. Arroyo, *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare riferimento*

Al fine poi di garantire la solvibilità del proprietario e tutelare l'interesse dei danneggiati ad ottenere il risarcimento, è previsto l'obbligo per i proprietari di navi che trasportano più di duemila tonnellate di idrocarburi, di contrarre un'assicurazione o un'altra garanzia finanziaria che copra l'intero ammontare del danno, che deve essere attestata da un certificato da tenere a bordo della nave.

La responsabilità prevista dalla Convenzione CLC non è però assoluta, sono, infatti, previste delle cause di esonero qualora il proprietario della nave provi che il danno da inquinamento è stato provocato da guerra o altri eventi eccezionali imprevedibili, da atto di un terzo intenzionalmente volto a causare il danno, da fatto colposo delle autorità preposte alla manutenzione dei mezzi di ausilio alla navigazione, o infine da fatto doloso o colposo del danneggiato.

Oltre a non essere assoluta si tratta anche di una responsabilità limitata, per cui il proprietario della nave ha il diritto di limitare la propria responsabilità ad un ammontare che viene determinato in base alla stazza della nave. Tuttavia, tale diritto non potrà essere fatto valere "se è provato che il danno da inquinamento risulti da un atto o un'omissione personali, commessi con l'intenzione di provocare tale danno, o in modo temerario e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente tale danno" (art. V.2)¹³.

Il sistema delineato dalla CLC non sembrava però fornire una tutela adeguata rispetto all'entità potenziale dei danni derivanti dall'inquinamento. Residuavano, infatti, delle ipotesi in cui il soggetto danneggiato non era garantito adeguatamente, o perché era esclusa la responsabilità del proprietario della nave, o perché il limite di responsabilità era di molto inferiore all'ammontare del danno o infine, perché il soggetto responsabile poteva essere insolvente.

al caso Prestige), in *Dir. mar.*, 2003, 1201 s.; M. Brignardello, *I luoghi di rifugio per le navi in pericolo: un difficile compromesso tra sicurezza della navigazione, tutela dell'ambiente ed interessi degli Stati costieri*, in *Dir. mar.*, 2005, 424 s.; Pellegrino, op. cit., 82 s.; L. Tullio, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, II, 2010, 1083 s.; Lefebvre d'Ovidio, Pescatore, Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 323 s.

¹³ Martino, *L'inquinamento marino*, cit., 1624 s.; F. Berlingieri, *Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. mar.*, 1992, 17; S. M. Carbone, *La responsabilità civile per danni da inquinamento marino da idrocarburi*, in *Enciclopedia degli idrocarburi*, vol. IV, 2008, 528; B. Pozzo, *Il caso Erika ed il risarcimento del danno ecologico nell'ordinamento francese*, in *Riv. giur. amb.*, 2008, 889 s.; Antonini, *L'incidenza soggettiva del danno*, cit., 314 s.

Al fine di assicurare una tutela anche in questi casi, il 18 dicembre 1971, venne stipulata a Bruxelles un'altra Convenzione¹⁴, con la quale fu istituito un Fondo internazionale per il risarcimento dei danni da inquinamento da idrocarburi¹⁵.

Il Fondo, come precisato dall'art. 4 della Convenzione *Fund*, interviene quando il danno non è risarcibile ai sensi della Convenzione CLC, ad esclusione delle ipotesi in cui il danno stesso sia derivato da un atto di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione, versamento da una nave da guerra o da una nave di Stato utilizzata per un servizio non commerciale, o derivato dall'atto o omissione, colposo o doloso, della persona che ha subito il danno. Il Fondo è finanziato con i contributi versati dalle imprese importatrici di prodotti petroliferi, che ricevano annualmente più di centocinquantamila tonnellate di idrocarburi, ed è compito di ciascuno Stato contraente adottare le misure necessarie per assicurare che venga adempiuto l'obbligo di contribuzione al Fondo.

È possibile, quindi, constatare come, attraverso il sistema delineato dalle Convenzioni CLC e *Fund*, gli Stati contraenti abbiano voluto introdurre un regime giuridico volto a distribuire equamente il costo dell'inquinamento tra l'industria del trasporto marittimo, e quindi i proprietari delle navi, e l'industria petrolifera, tramite il Fondo, dando così un'attuazione più completa del principio «chi inquina paga», che viene considerato come il parametro ri-

¹⁴ Si tratta della *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* (detta *Fund Convention*), entrata in vigore il 16 ottobre 1978 e resa esecutiva nell'ordinamento italiano con la l. 6 aprile 1977, n. 185. La Convenzione è stata poi emendata con il Protocollo di Londra del 27 novembre 1992, prendendo il nome di *1992 Fund Convention* (Protocollo reso esecutivo con l. 27 maggio 1999 n. 177, ed entrato in vigore in Italia dal 16 settembre 2000). I limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione sono stati invece aumentati con un emendamento del 18 ottobre 2000, entrato in vigore il 1° novembre 2006. La Convenzione è stata infine ulteriormente emendata con il Protocollo di Londra del 27 novembre 2000 e con il Protocollo di Londra del 16 maggio 2003 (reso esecutivo con l. 12 luglio 2005 n. 130 ed in vigore in Italia dal 20 gennaio 2006). Per approfondimenti, cfr. M. M. Comenale Pinto, *Il meccanismo dei fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello*, in *Inquinamento del mare e sicurezza della navigazione* a cura di A. Zanelli, Napoli, 2004, 125.

¹⁵ Si tratta dell'*International Oil Pollution Compensation Fund* (IOPCF), costituito ai sensi dell'art. 2.1 della *Fund Convention*. Per approfondimenti cfr. M.M. Comenale Pinto, *Il meccanismo dei fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello*, in *Riv. giur. amb.*, 2003, 197.

spetto al quale conformare i regimi di responsabilità civile in materia di danno ambientale ¹⁶.

Anche la responsabilità del Fondo è limitata, in particolare il Fondo è obbligato fino all'ammontare complessivo (compreso il limite della Convenzione CLC) di duecentotremilioni di diritti speciali di prelievo ¹⁷. Per i danni eccedenti tale ammontare, si è provveduto ad istituire, con il Protocollo di Londra del 16 maggio 2003 ¹⁸, un Fondo supplementare internazionale, che copre i danni fino al limite massimo di settecentocinquantamilioni di diritti speciali di prelievo e che, quindi, costituisce un terzo livello risarcitorio ¹⁹.

3. – Come già detto, le ragioni alla base della scelta della canalizzazione della responsabilità nei confronti del proprietario sono di carattere prettamente pratico. Esse dipendono dalla necessità di realizzare una migliore efficienza economica, mediante la semplificazione dei procedimenti relativi alle pretese risarcitorie, che vengono indirizzati nei confronti di un unico soggetto ²⁰ e dall'esigenza di individuare una responsabilità canalizzata, oggettiva e

¹⁶ Per approfondimenti, cfr. V. Meli, *Le origini del principio «chi inquina paga» e il suo accoglimento da parte della comunità europea*, in *Riv. giur. amb.*, 1989, 217; M. Palombini, *Il significato del principio «chi inquina paga» nel diritto internazionale*, in *Riv. giur. amb.*, 2003, 871.

¹⁷ I diritti speciali di prelievo costituiscono un'unità di conto creata nel 1969 dal Fondo Monetario Internazionale (FMI) ed, oggi, rappresentata da un paniere composto dalle monete degli Stati dotati del maggior volume di scambi internazionali (dollaro, euro, yen e sterlina), rappresentate in percentuali stabilite dal Fondo ogni cinque anni. Per approfondimenti, cfr. A. Tobolewski, *Monetary Limitations of Liability in Air Law*, Montreal, 1986, 186 s.; G. Silingardi, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità e autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.*, 1992, 345; R. Tranquilli Leali, *Vantaggi ed eventuali correttivi dei limiti espressi in limiti speciali di prelievo*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Milano, 1994, 321.

¹⁸ Protocollo entrato in vigore il 3 marzo 2005 e reso esecutivo in Italia con la l. 12 luglio 2005, n. 130. Per approfondimenti cfr. E. Blackburn, *The 2003 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992: one Bridge over some Particularly Troubled Water*, in *Jour. int. mar. law*, 2003, 530 s.

¹⁹ V. Starace, *Diritto internazionale e protezione dell'ambiente marino*, Milano, 1983, 370 s.; Martino, op. cit., 1625 s.; Pellegrino, op. cit., 84 s.; M.M. Comenale Pinto, *Il meccanismo dei Fondi nel risarcimento del danno ambientale marino*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 566 s.; Lefebvre d'Ovidio, Pescatore, Tullio, op. cit., 324 s.; Brignardello, *I luoghi di rifugio per le navi in pericolo*, cit., 425 s.; Carbone, *La responsabilità civile*, cit., 525; Berlingieri, *Il sistema internazionale di risarcimento dei danni*, cit., 18 s.; Antonini, op. cit., 316 s.

²⁰ Tale efficienza economica non si è invece registrata sotto il profilo della riduzione dei costi assicurativi in quanto non è esclusa, in virtù dell'art. III.5 della Convenzione CLC,

coperta da assicurazione, che rappresenta per i danneggiati una garanzia della certezza e celerità del risarcimento, configurando, in questo modo, la finalità della Convenzione CLC come prevalentemente compensativa-riparatoria, piuttosto che sanzionatoria-deterrente²¹.

Tuttavia, tale regime di responsabilità oggettiva e canalizzata è stato oggetto di forti critiche, incentrate soprattutto sulla mancanza di effetti dissuasivi e deterrenti di tale disciplina.

Il difetto di deterrenza si registra, in particolare, nei confronti del proprietario della nave, il quale da un lato, anche in ragione della limitazione della responsabilità, non viene incentivato ad adottare misure preventive degli incidenti marittimi e migliorative della sicurezza della navigazione, e dall'altro lato è in grado di traslare parte dei costi derivanti dall'obbligo della copertura assicurativa e dagli altri oneri connessi, sul prezzo del prodotto o del servizio che fornisce, costi che, quindi, finiranno per gravare sull'utente finale.

Il sistema risarcitorio della CLC è stato, inoltre, contestato per il limite massimo previsto per il risarcimento del danno che, nonostante le modifiche introdotte con i citati Protocolli del 1992, risulta inadeguato a soddisfare effettivamente i danneggiati dall'inquinamento da idrocarburi e che finisce per coprire solo una minima parte dei danni realmente sofferti²².

Proprio in considerazione di questi limiti della disciplina internazionale si sono registrate alcune sentenze nelle quali è stato eluso il principio della canalizzazione e sono stati condannati al risarcimento dei danni soggetti diversi dal proprietario. Si tratta di quanto è avvenuto con la sentenza della Corte di Cassazione francese²³, pronunciata sul naufragio della petroliera *Erika*²⁴,

l'azione di rivalsa del proprietario della nave nei confronti dei terzi.

²¹ M. Lopez De Gonzalo, *La responsabilità delle società di classifica; dal caso "Nicolas H" ai casi "Erika" e "Prestige"*, in *Scritti in onore di F. Berlingieri*, II, Genova, 2010, 720; Carbone, op. cit., 530 s.; Comenale Pinto, *Il meccanismo dei Fondi nel risarcimento del danno ambientale marino*, cit., 568.

²² Carbone, op. cit., 528 s.; Lopez De Gonzalo, *La responsabilità delle società di classifica*, cit., 721 s.; Arroyo, *Problemi giuridici relativi alla sicurezza*, cit., 1203; Pellegrino, op. cit., 199 s.; Comenale Pinto, op. cit., 569 s.

²³ Cour de Cassation, Chambre criminelle, 25 settembre 2012, *G.S., A.P., Rina S.p.A., Total S.A.*, in *Dir. mar.*, 2012, 1269.

²⁴ La petroliera *Erika*, battente bandiera maltese, naufragò il 12 dicembre 1999 nel Golfo di Biscaglia, al largo delle coste della Bretagna, a causa delle condizioni atmosferiche, riversando in mare ventimila tonnellate di petrolio e causando un vero e proprio disastro ecologico (disastro

nella quale sono stati dichiarati responsabili dell'inquinamento, oltre al proprietario della nave, il dirigente della società che ne aveva assunto la gestione, la società petrolifera che aveva noleggiato la nave e la società di classificazione.

La condanna di tali soggetti era stata già disposta dal *Tribunal de Grande Instance de Paris*²⁵, come giudice di primo grado, con una sentenza in cui il Tribunale si era pronunciato sull'applicabilità sia della normativa internazionale che del diritto penale francese. In particolare, il ragionamento seguito dai giudici francesi è stato quello di non ritenere esclusa l'azione penale nei casi in cui l'azione venga rivolta nei confronti di soggetti non indicati specificamente e non ritenuti responsabili dalla Convenzione. Sulla base di tali considerazioni, il Tribunale ha applicato la norma prevista dal Codice dell'ambiente francese in materia di reato di inquinamento (art. 218-22). Tali norme sanciscono la responsabilità del comandante, del gestore e del responsabile delle manovre a bordo, qualora l'incidente che ha provocato l'inquinamento è derivato da una loro colpa o da una loro omissione delle misure che lo avrebbero potuto evitare, e prevedono la responsabilità per qualsiasi altra persona, diversa dal comandante o dal responsabile a bordo, che eserciti un potere di controllo o di direzione nella gestione o nella navigazione, senza la necessità che la loro colpa sia causa diretta e immediata dell'incidente.

Il Tribunale francese ha così condannato G.S. e A.P., nella rispettiva qualità di unico azionista della Tevere Shopping Co. Ltd. proprietaria e armatrice dell'Erika e di dirigente della Panship Management, a cui era affidata la gestione tecnica della nave; la società di classificazione RINA S.p.A.²⁶, che

dovuto più che per la dimensione del versamento, per la lunghezza della fascia costiera interessata, oltre quattrocento chilometri di costa, e per il tipo di carico, olio combustibile pesante). Tale incidente costituì un'importante momento di svolta nell'elaborazione di una politica sulla sicurezza marittima da parte dell'allora Comunità europea. Per approfondimenti, cfr. G. Ferraro, *Le azioni dell'Unione europea per combattere l'inquinamento marino e il caso Erika*, in *Riv. giur. amb.*, 2000, 865; F. Pellegrino, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Milano, 2009, 119 s. e 145 s.; F. M. Torresi, *Il pacchetto Erika III: la UE rafforza la tutela del patrimonio marino dall'inquinamento*, in *Dir. mar.*, 2010, 300.

²⁵ Trib. de Grande Instance Paris, 11eme Chambre correctionnelle, 16 gennaio 2008, Imp.ti G.S., A.p., Rina S.p.A., Total S.A., in *Dir. mar.*, 2008, 247.

²⁶ Il Registro Italiano Navale (RINA) è stato costituito a Genova nel 1861 e in origine svolgeva in via esclusiva la funzione di classificazione del naviglio italiano, oltre alle altre incombenze relative alla navigabilità delle navi. A partire dal 2011, invece, con il d.lg. 14 giu-

nell'ottobre del 1999 aveva rilasciato il certificato di idoneità alla circolazione in mare della nave, e la società Total SA, proprietaria del carico, che al termine delle operazioni di controllo della navigabilità della nave (c.d. *vetting*), aveva dato il proprio consenso alla circolazione della petroliera, poiché entrambe le società avevano avuto un potere di controllo e direzione sulla messa in mare dell'Erika.

La decisione del Tribunale è stata poi confermata sia dalla Corte di Appello di Parigi²⁷ che dalla Corte di Cassazione francese, la quale in particolare ha specificato come, sebbene sia la società che ha assunto la gestione della nave che la società di classificazione avrebbero potuto beneficiare della canalizzazione della responsabilità prevista dalla Convenzione CLC, potendo rientrare tra i soggetti elencati all'art. III.4; tale beneficio è stato escluso in quanto la loro colpa temeraria ha contribuito a causare l'inquinamento²⁸.

Per quanto riguarda poi, la condanna delle società di classificazione, occorre sottolineare come la possibilità di proporre una domanda di risarcimento nei loro confronti non sia del tutto pacifica, ma è oggetto di confronto. In particolare il tema principale del dibattito riguarda, oltre alla possibilità di dimostrare il nesso di causalità tra il danno e il comportamento delle società di classificazione²⁹, l'eventualità di far rientrare le società di classificazione tra i soggetti indicati all'art. III.4, più specificata-

gno 2011 n. 104 (attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, G.U.U.E. L 131/47 del 28 maggio 2009), svolge le funzioni connesse all'ispezione, controllo e certificazione, in concorrenza con gli altri organismi riconosciuti e autorizzati dall'amministrazione marittima. Restano, tuttavia, affidate al RINA importanti attribuzioni riguardanti il controllo tecnico sulle costruzioni navali e l'esercizio della navigazione. Per approfondimenti, cfr. G. Pescatore, *Il Registro italiano navale dopo la recente riforma*, in *Riv. dir. pubbl.*, 1950, 118; P. Rossi, *Registro italiano navale*, in *Enc. dir.* XXXIX/1988, 500; F. D'Aniello, *Registro italiano navale*, in *Enc. giur.*, XXVI/1991.

²⁷ Cour d'appel de Paris 30 marzo 2010, in *D.M.F.*, 2010, 867.

²⁸ Cour de Cassation, Chambre criminelle 25 settembre 2012, cit., 1270 s.; Pozzo, *Il caso Erika ed il risarcimento del danno ecologico*, cit., 888 s.

²⁹ L'azione di risarcimento nei confronti delle società di classificazione richiederebbe infatti, la prova che il fatto che ha determinato il danno poteva essere rilevato dalla società nel corso delle sue verifiche, tenendo conto della finalità dell'attività svolta da queste società. Per approfondimenti sulla responsabilità delle società di classificazione, cfr. M. M. Comenale Pinto, *La responsabilità delle società di classificazione di navi*, in *Dir. mar.*, 2003, 3.

mente nell'ambito della lettera b dell'art. III.4, laddove si esclude che le domande di indennizzo possano essere formulate nei confronti, oltre che del pilota, di "qualsiasi altra persona che, senza essere membro dell'equipaggio, presta servizio per la nave".

Parte della dottrina³⁰ ritiene che le società di classificazione siano ricomprese da tale definizione e nello stesso senso si è pronunciata la Corte Distrettuale statunitense, in una sentenza³¹ resa nella causa intentata contro il registro di classe statunitense, l'*American Bureau of Shipping* (ABS), a seguito dell'affondamento della petroliera *Prestige*³². In particolare la District Court ha affermato che all'ABS, e quindi alle società di classificazione, è applicabile la lettera b dell'art. III.4, in quanto nell'utilizzare il termine "persona", definito dall'art. I.2 della Convenzione stessa³³, si è voluto ricomprendere non solo le persone fisiche ma anche le persone giuridiche. Pertanto, considerando che le società di classificazione prestano servizi per la nave, non vi sono

³⁰ In tal senso, cfr. F. Siccardi, *Pollution liability and classificatio societies; is the system a fair one?*, in *Dir. mar.*, 2005, 691; P. Boisson, *La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'art. III(4) de la Convention CLC?*, in *D.M.F.*, 2008, 696.

³¹ U.S. District Court – Southern District of New York, *Reino de Espana c. American Bureau of Shipping*, del 2 gennaio 2008, in *Dir. mar.*, 2008, 271. In realtà, in un primo momento la Corte Distrettuale di New York, con sentenza del 2 gennaio 2008, aveva negato la competenza giurisdizionale degli Stati Uniti (*The Kingdom of Spain net al. vs American Bureau of Shipping, ABS Group of Companies, inc. – The Prestige case*, in *A.M.C.*, 2008, 83), è stata poi la Corte d'appello per il secondo circuito, con una pronuncia del 12 giugno 2009, a riformare tale decisione e riconoscere la giurisdizione statunitense.

³² La petroliera *Prestige* affondò il 19 novembre 2002, con un carico di settantasettemila tonnellate di petrolio, provocando un'immensa marea nera che colpì la vasta zona compresa tra il nord del Portogallo fino alle Landes, con un notevole impatto ambientale sulla costa galiziana. Per approfondimenti, cfr. I. Arroyo, *Problemi giuridici relativi alla sicurezza della navigazione marittima (con particolare riferimento al caso Prestige)*, in *Dir. mar.*, 2003, 1193; L. Micciché, C. Montebello, *La sicurezza in mare. Interrogativi urgenti e proposte dopo il caso Prestige*, Palermo, 2004. Sulla vicenda giudiziaria seguita al naufragio della *Prestige* e conclusasi con la sola condanna del proprietario della nave e del Fondo a risarcire i danni provocati dall'inquinamento, dando piena applicazione alla Convenzione CLC, cfr. G. Pruneddu, *Spunti dal caso «Prestige» sulla posizione del comandante*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 518; J. L. Puidó Begines, *El problema de los cauces para reclamar la responsabilidad civil por contaminación marina por hidrocarburos (a propósito de la sentencia del Prestige)*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 153.

³³ L'art. I.2 stabilisce che con il termine "persona" si deve intendere "qualsiasi persona fisica o persona giuridica di diritto pubblico o privato, ivi compreso uno Stato e gli enti politici nei quali si suddivide".

dubbi che anch'esse beneficino della canalizzazione prevista dalla CLC. Tale decisione è stata, poi, confermata anche dalla Corte d'Appello per il secondo circuito, con una sentenza del 29 agosto 2012³⁴.

Di contrario avviso è invece la dottrina prevalente³⁵ che ritiene che il testo dell'articolo non sia così chiaro e che vada interpretato tenendo conto del suo oggetto e del contesto in cui è inserito.

Innanzitutto, la circostanza che alla lettera b dell'art. III.4 della Convenzione CLC venga menzionato prima il pilota e successivamente si faccia riferimento a qualsiasi altra persona, denota che si deve, comunque, trattare di persone che abbiano qualcosa in comune con il pilota oltre che, considerando l'inciso seguente ("senza essere membro dell'equipaggio"), con l'equipaggio. Si deve, quindi, trattare di soggetti che prestano servizi a bordo della nave e che attengono direttamente alla navigazione. Al contrario, i servizi resi dalle società di classificazione sono servizi che non riguardano propriamente l'amministrazione della nave, al punto che potrebbero essere considerati come servizi resi più all'armatore che alla nave.

In secondo luogo, è stato osservato che se l'intento perseguito dalla Convenzione fosse stato effettivamente quello di estendere la canalizzazione a qualsiasi persona, senza limitazioni, non sarebbe stato necessario introdurre l'elenco di persone previsto dall'art. III.4. Mentre, proprio in considerazione dell'elenco di persone contenuto nelle lettere da (a) a (f), se si fosse voluto includere anche le società di classificazione in tale elenco lo si sarebbe fatto in modo più esplicito³⁶.

Per quanto riguarda, invece, la condanna delle società proprietarie del carico al risarcimento dei danni derivanti dall'inquinamento da idrocarburi, nello stesso senso del tribunale francese si è pronunciata anche la Corte di giustizia europea, in occasione di un rinvio pregiudiziale operato dalla Corte

³⁴ *Reina de España v. the American Bureau of Shipping, et al.*, in *A.M.C.*, 2012, 2113. In tale sentenza la Corte ha in ogni caso escluso che fosse stata raggiunta la prova della negligenza dell'ABS, ai fini della condanna della società al risarcimento dei danni.

³⁵ Cfr. M. Rémond Gouilloud, *The Future of the Compensation System as Established by International Convention*, in *Liability for Damage to the Marine Environment*, C. M. De La Rue (ed.) London, 1993, 95; P. Bonassies, *Sociétés de classification et Convention de 1969/1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution pour les hydrocarbures*, in *D.M.F.*, 2008, 691.

³⁶ Lopez De Gonzalo, op. cit., 712 s; F. Berlingieri, *Sull'applicabilità dell'art. III.4 della CLC 1992 alle società di classificazione*, in *Dir. mar.*, 2012, 1288 s.

di Cassazione francese nell'ambito di un procedimento originato sempre dal naufragio della petroliera Erika ed intentato dal comune di Mosquer contro due società del gruppo Total (la Total France SA e la Total International Ltd), per farle condannare al pagamento delle spese sostenute dal comune per le operazioni di pulitura e bonifica.

Tra le questioni pregiudiziali sottoposte all'attenzione della Corte, era stato sollevato il quesito se il produttore del carico (ovvero la Total Raffinage, poi diventata Total France) e il venditore e noleggiatore (ovvero la Total International) potessero essere tenuti a rispondere dei costi per lo smaltimento dei rifiuti generati dallo sversamento degli idrocarburi in mare. La Corte doveva in sostanza valutare l'ambito di applicazione della direttiva 75/442³⁷, che prevede che alcune categorie di persone (tra cui anche il produttore del prodotto che ha causato i rifiuti), in ossequio del principio "chi inquina paga", siano tenute a risarcire il costo per lo smaltimento dei rifiuti in considerazione del loro contributo alla creazione del rifiuto e al rischio di inquinamento³⁸, valutando al tempo stesso il profilo del coordinamento tra i diversi regimi di responsabilità, primo fra tutti il regime previsto dalla Convenzione CLC.

Con riferimento a quest'ultimo profilo, la Corte ha innanzitutto precisato come le Convenzioni CLC e *Fund* non sono vincolanti per l'Unione eu-

³⁷ Direttiva 75/442/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1975, relativa ai rifiuti, in G.U.C.E. L 194/47 del 25 luglio 1975. In seguito abrogata e sostituita dalla direttiva 2006/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006 relativa ai rifiuti, in G.U.U.E., L 114/9, del 27 aprile 2006, a sua volta abrogata dalla Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti, in G.U.U.E., L 312/3, del 22 novembre 2008, alla quale è stata data attuazione in Italia con d.lgs. 3 dicembre 2010, n. 205, in G.U. n. 288 del 10 dicembre 2010.

³⁸ Un altro provvedimento importante dell'Unione Europea in materia di inquinamento da navi è la Direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 settembre 2005 "relativa all'inquinamento provocato da navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni", entrata in vigore il 24 novembre 2007, G.U.U.E. L 255/11 del 30 settembre 2005 (poi modificata dalla direttiva 2009/123/CE del 21 ottobre 2009, G.U.U.E. L 280/52 del 27 ottobre 2009), e alla quale è stata data attuazione in Italia con il d.lgs. 6 novembre 2007 n. 202. Tale Direttiva ha recepito nel diritto comunitario le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dagli scarichi di prodotti inquinanti, assoggettando a sanzione i responsabili di inquinamenti effettuati intenzionalmente, temerariamente o per negligenza grave. Per approfondimenti, cfr. F. M. Palombino, *Il significato del principio "chi inquina paga" nel diritto internazionale*, in *Riv. giur. amb.*, 2009, 871; F. Pellegrino, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Milano, 2009, 198 s.

ropea, non essendo state ratificate dall'Unione. Tuttavia, la citata direttiva 75/442 non preclude agli Stati membri di introdurre, in applicazione della normativa internazionale, limitazioni o esclusioni della responsabilità a favore di alcuni soggetti, quali ad esempio il proprietario della nave e il noleggiatore, e di istituire un fondo di indennizzo responsabile fino ad un importo predeterminato. Qualora però, in applicazione dei limiti e delle esclusioni di responsabilità, i costi per lo smaltimento dei rifiuti non possono essere sopportati né dal proprietario della nave né dal fondo, il diritto nazionale degli Stati membri deve consentire, per garantire una corretta applicazione della direttiva 75/442, che i costi siano sostenuti dalle società petrolifere, in qualità di produttori dei rifiuti, sempre a condizione che con la loro attività abbiano contribuito al rischio che si verificasse l'inquinamento.

In questo modo, sia con la sentenza delle corti francesi che con la pronuncia della Corte di giustizia europea, viene elusa la disciplina della Convenzione internazionale e il principio della canalizzazione della responsabilità nei confronti del proprietario della nave, riconoscendo la responsabilità in capo a tutti quei soggetti coinvolti nel trasporto degli idrocarburi.

Tuttavia, bisogna riconoscere che, sebbene in tali pronunce, soprattutto quella della Corte di Giustizia, si parli di coordinamento tra i diversi livelli normativi, di fatto si mette in discussione il regime della canalizzazione. Così facendo, però, si finisce per introdurre dei trattamenti discriminatori nei confronti di quei soggetti, potenzialmente corresponsabili dell'inquinamento con il proprietario della nave, ma che non beneficiano, come il proprietario, della limitazione di responsabilità³⁹.

³⁹ F. Pellegrino, *La Corte di giustizia europea si pronuncia sul caso dell'Erika*, in *Dir. trasp.*, 2009, 147 s.; L. Schiano di Pepe, *Inquinamento marino da navi e diritto dell'Unione Europea: contributo della Corte di giustizia e linee evolutive attuali*, in *Dir. mar.*, 2010, 429 s.