

L'introduzione di sanzioni penali nel contrasto agli inquinamenti provocati dalle navi attraverso il recepimento della Direttiva 2005/35/CE con il D. Lgs 202/2007

A cura di Cristian Rovito

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera

Premessa introduttiva.

E' ben noto ai nostri lettori che in tema di inquinamento da navi e, in particolar modo, relativamente alla necessità di garantire che i responsabili di scarichi di sostanze inquinanti in mare siano adeguatamente perseguiti e puniti in ossequio ai principi di certezza del diritto e della pena, da diverso tempo si sono manifestate forti volontà politico – istituzionali con le quali si sostiene di dover dare una risposta a due impellenti esigenze. Aumento della “sicurezza marittima” (maritime safety) e rafforzamento della protezione dell'ambiente marino attraverso un adeguato, efficace ed uniforme sistema sanzionatorio sia sotto il profilo del diritto amministrativo punitivo, sia sotto il profilo del diritto penale.

In sede comunitaria sono stati adottati alcuni strumenti legislativi all'uopo di garantire il soddisfacimento delle esigenze *ut supra* menzionate.

Il tema *in itinere* è stato oggetto di approfondimento in due precedenti e distinti contributi¹. Di essi, per praticità di trattazione, ne riprendiamo soltanto i punti che a nostro avviso, sono utili a favorire la ridisegnazione di un quadro iniziale per le argomentazioni che a breve seguiranno.

A tale scopo, ricordiamo che nel 2001, l'attività di controllo effettuata con l'ausilio delle più moderne tecnologie di telerilevamento ambientale nel Mar del Nord e nel Mar Baltico, diretta ad accertare sversamenti volontari di idrocarburi o di eventuali sostanze pericolose e/o nocive, consentì di rilevare ben 986 chiazze di petrolio. Per il Mare Mediterraneo, l'Unione Europea decise di istituire una Commissione *ad hoc* per lo studio di questa mastodontica problematica, la quale relazionò gli organi comunitari competenti su ben 1638 scarichi illeciti in mare.

Occorre altresì tener presente che nel *mare nostrum* transitano ogni anno poco meno di 400 milioni di tonnellate di idrocarburi, corrispondenti al 25% del quantitativo mondiale. Giornalmente le petroliere (oil tankers) che ivi operano sono circa 250, talché non si possono dubitare i forti e quotidiani rischi per l'intero ecosistema sia per le dimensioni assai ristrette del bacino, sia per il lentissimo ciclo di ricambio delle sue acque. E' ancora opportuno segnalare che annualmente, nei porti italiani vengono movimentate circa 120 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi contribuendo per oltre 80 milioni di tonnellate annue alla nostra importazione per esigenze energetiche nazionali.

Il 70% dell'intera movimentazione portuale nazionale si realizza in sole quattro aree:

- ✓ Cagliari, 12,6 milioni di tonnellate;
- ✓ Genova, 12,8 milioni di tonnellate;
- ✓ Augusta + Priolo, 24,2 milioni di tonnellate;
- ✓ Trieste, 35, 6 milioni di tonnellate²;

Prendendo atto dei dati disponibili, ci si chiese quale fosse stato il numero di procedimenti giudiziari instaurati a carico dei responsabili? La risposta, rapportata all'elemento repressivo e dissuasivo prodotto *sui generis* da ogni "denuncia" e/o "condanna", fu molto tautologica considerato che, purtroppo, soltanto una bassissima percentuale di unità mercantili che effettuano scarichi illeciti è, ad oggi, rappresentativa dei casi di accertamento di stati di "flagranza di reato"; e quindi, suscettibili di un provvedimento dell'Autorità Giudiziaria.

Benchè siano stati tanti e senz'altro non sufficienti i progressi fatti a livello prevenzionistico, devono tuttavia essere evidenziate quelle circostanze criminose per le quali è stato dimostrato come l'unica soluzione possibile sia di affrontarle in una visione molto più restrittiva di quanto non sia stato fatto in precedenza. E' quanto mai essenziale, oggi più di prima, punire gli autori di reati ai danni degli ecosistemi marini e costieri, in ossequio ai principi fondanti di un moderno stato di diritto, sempre più a carattere transnazionale.

L'attenzione sanzionatoria deve focalizzarsi sia quegli illeciti penali commessi deliberatamente, sia su quei reati commessi a titolo di negligenza grave senza discostarsi da quel perimetro di intrinseche esigenze volte ad assicurare e garantire una pena effettiva e certa. E' tutt'altro che trascurabile l'effetto deterrente, fermo restando una opportuna ed attenta attività di monitoraggio accompagnata ad una contestuale verifica degli effetti sanzionatori prodotti. Il tutto in un quadro interdisciplinare e multidisciplinare che abbraccia tutte quelle politiche aventi ad oggetto la risoluzione delle problematiche ambientali che attanagliano gli ecosistemi.

Per quanto attiene l'ambiente in senso lato e l'ambiente marino in senso stretto, sono stati quattro gli strumenti legislativi elaborati dagli organi comunitari, che di seguito riportiamo in ordine cronologico:

- A) Decisione Quadro 2003/80/GAI del Consiglio dell'Unione Europea relativa alla protezione dell'ambiente attraverso il diritto penale del 27/01/2003;
- B) Direttiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali per i reati di inquinamento del 07/11/2005;
- C) Decisione Quadro 2005/667/GAI del Consiglio dell'Unione Europea intesa a rafforzare la cornice penale per la repressione dell'inquinamento provocato dalle navi del 12/07/2005;
- D) Proposta di Direttiva della Commissione relativa alla protezione dell'ambiente attraverso il diritto penale del 09.02.2007 COM 2007/51 (testo definitivo);

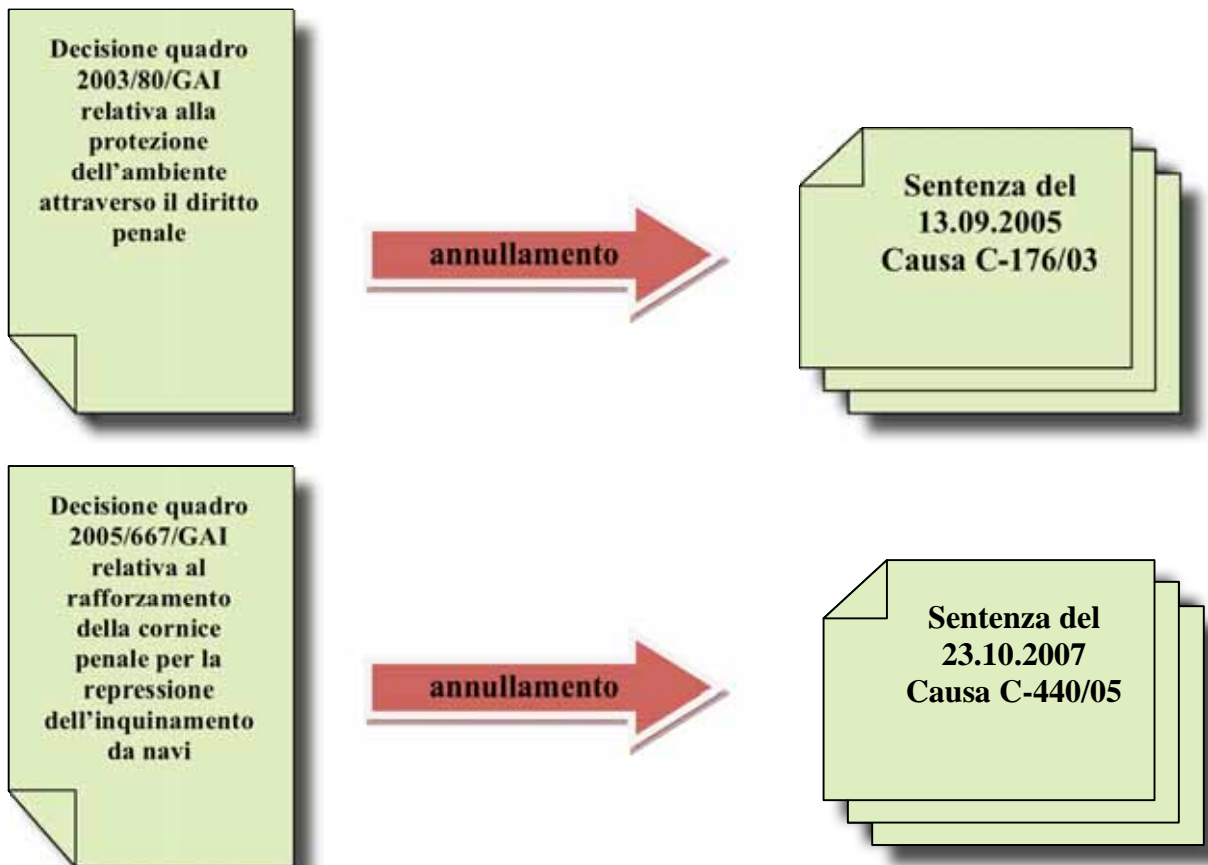
Tanto la Decisione di cui al punto a), quanto la Decisione di cui al punto c), hanno prodotto un vero e proprio scontro istituzionale tra gli organi comunitari al punto da rendere inevitabile l'intervento della Corte di Giustizia delle Comunità Europee.

Mentre la Decisione quadro 2003/80/GAI era ispirata dalla *ratio* di reagire al preoccupante aumento dei reati contro l'ambiente *latu sensu*, invitando gli Stati membri ad adottare sanzioni penali, la Decisione 2005/667/GAI, rivestendo una maggiore specificità e settorialità, aveva l'obiettivo di perseguire gli illeciti ai danni dell'ecosistema marino, attraverso la previsione di "reati tipizzati", a cui connettere poi un adeguato sistema sanzionatorio, prettamente penalistico.

Per entrambi gli atti *in itinere*, la Commissione Europea si è opposta alla loro adozione sostenendo in sede giurisdizionale l'erroneità del fondamento normativo. In effetti venne contestata la scelta dell'art. 34, in combinato con gli artt. 29 e 31, lett. e), quali base giuridica per l'emanazione della Decisione quadro 2003/80/GAI. La Corte di Giustizia, con la sentenza del 13 settembre 2003 causa C-176/03, aveva annullato la decisione di che trattasi perché emanata operando uno sconfinamento nelle competenze che l'art. 175 del Trattato Ue attribuisce alla Comunità. Inoltre, in considerazione della sua indivisibilità, il Consiglio aveva anche violato *in toto* l'art. 47.

Per quanto concerne la Decisione quadro 2005/667/GAI, anche in questa occasione, la Corte di Giustizia ha dato ragione alla Commissione. Il Consiglio, pur volendo completare la Direttiva 2005/35/CE, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni, ha visto annullarsi il proprio atto in ragione del fatto che sarebbe dovuto essere adottato sul fondamento del Trattato CE³.

In sintesi:



L'inquinamento da idrocarburi da navi ha essenzialmente due cause: scarico deliberato in mare, frutto dell'inaccettabile prassi di praticare i cosiddetti "scarichi operativi", in cui rientrano anche le operazioni di pulizia delle cisterne (crude oil washing - COW) e lo smaltimento del petrolio e/o degli idrocarburi residui.

Concorrono anche altri due fattori: l'assenza di adeguate strutture per la raccolta dei rifiuti nei porti⁴ e una non omogenea applicazione delle procedure tecnico – operative dettate dalla Convenzione Marpol 73/78 tanto a livello comunitario, quanto a livello internazionale.

Esistono inoltre problemi nell'attività di controllo, di monitoraggio e di investigazione: non sempre è possibile scoprire in tempo gli scarichi e, anche se l'illecito venisse accertato e contestato ad una determinata petroliera, raramente si avvierebbe un procedimento giudiziario per mancanza di prove sufficienti per condannare il responsabile. Ed anche qualora lo stesso venisse condannato, molti Stati applicherebbero pene lievi per questo tipo di reato, talvolta indirizzate esclusivamente al Comandante della nave e non anche al proprietario e all'armatore, che sono i soggetti della cosiddetta "catena di trasporto" che impartiscono direttamente le istruzioni al Comandante ed alle quali il capo della spedizione deve obbligatoriamente ottemperare⁵.

Il frequente verificarsi di scarichi illeciti si giustifica con una mancata od inadeguata applicazione delle norme tecniche di cui alla Convenzione Marpol 73/78, e non, come molti sostengono, con una carenza di norme in quanto tali.

A livello internazionale ci sono pochi strumenti per imporre l'applicazione della stessa norma: in effetti, se i comandanti delle navi, i proprietari, gli armatori, i noleggiatori o gli Stati decidessero di ignorare le disposizioni in vigore, la comunità internazionale sarebbe impossibilitata *ex lege* ad imporne l'osservanza. Potrebbe essere eccepita solo l'opportunità di affidarsi ai provvedimenti nazionali e regionali, contemplati nel nostro ordinamento giuridico come noto dalle "Disposizioni per la difesa del mare" della Legge 979/82⁶.

La Direttiva 2005/35/CE ed il suo recepimento.

Analizziamo di seguito, i più importanti elementi disciplinatori della Direttiva contestualmente alle previsioni dispositive dello schema di Decreto legislativo n. 141 del 31.08.2007 relativo all'attuazione della medesima Direttiva ed a quelle definitive di cui al D. Lgs 202 del 06 novembre 2007 (suppl. ord. n. 228 alla G.U. n. 261 del 09.11.2007).

Perché è importante quest' analisi contestuale e cronologica . . .???

Ai sensi dell'art. 1, commi 3 e 4, della Legge 06 febbraio 2007, n. 13, lo schema di decreto legislativo di recepimento, dopo essere stato approvato dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 30.08.2007, è stato inviato alla Presidenza del Senato in data 31.08.2007 per la valutazione ed i susseguenti pareri delle competenti Commissioni parlamentari (si leggano le osservazioni in nota 7 a piè di pagina).

Il Consiglio dei Ministri, nella riunione del 23.10.2007 ha licenziato definitivamente il progetto legislativo di che trattasi, successivamente promulgato dal Presidente della Repubblica il 06.11.2007 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 09.11.2007. Dopo il periodo di *vacatio legis* (ancora in corso) il Decreto Legislativo n. 202/07 entrerà in vigore il 24.11.2007.

La norma delegata persegue l'obiettivo di aumentare la sicurezza marittima e di migliorare la protezione dell'ambiente marino con la previsione del "divieto" di scarico delle sostanze inserite nell'allegato I (idrocarburi) e nell'allegato II (sostanze nocive trasportate alla rinfusa) alla

Convenzione Marpol 73/78, come richiamate nell'elenco di cui all'allegato A alla Legge 979/82, in determinate zone e l'introduzione di adeguate sanzioni qualora venisse violato il divieto sopra richiamato.

Il concetto di scarico previsto dall'art. 2 delle norme *de qua* è di gran lunga differente da quello individuato dalla parte III del Decreto Legislativo 152/06. Infatti, per scarico, deve intendersi "ogni rigetto ("immissione" per l'emanando decreto) comunque proveniente da una nave", giuridicamente delineato dalla Convenzione Marpol 73/78.

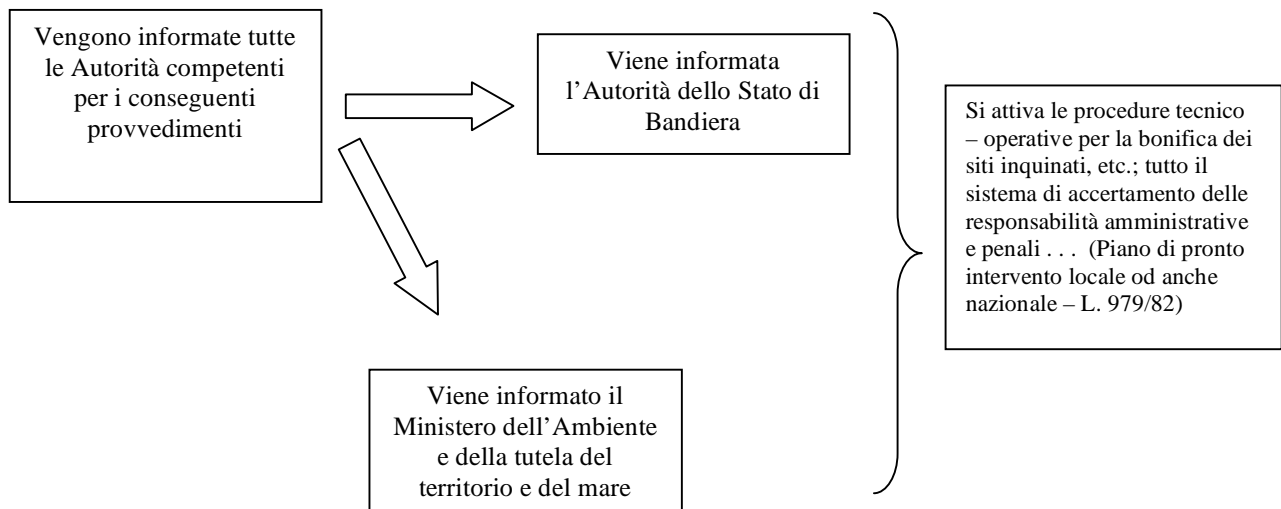
Ai fini applicativi, accanto alla preliminare individuazione giuridica dello scarico (cioè se il rigetto/immissione proviene da un'unità mercantile, un aliscafo, un veicolo a cuscino d'aria, un sommergibile, un galleggiante o una piattaforma fissa o galleggiante), si colloca la destinazione ove quest'ultimo deve avvenire (*in situ*), ovvero:

- Acque interne, compresi i porti di uno Stato membro;
- Acque territoriali;
- Stretti utilizzati per la navigazione internazionale;
- Zona Economica Esclusiva (ZEE);
- Alto mare;

In esse, vige il divieto assoluto per le navi, senza discriminazione di nazionalità, di versare in mare le sostanze inquinanti o causarne il loro sversamento.

Vigono comunque delle deroghe, subordinate all'osservanza della disciplina tecnica dettata dalla Convenzione Marpol 73/78.

L'articolo 6 ridisegna sostanzialmente i poteri ispettivi e di controllo assegnati all'Autorità Marittima (Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera) che si traducono nell'effettuazione di una ispezione ai sensi del Decreto 305/2003, modificato dal Decreto 113/2006 qualora a seguito dell'accertamento di irregolarità o sulla base di informazioni comunque acquisite, ritenga che un'unità che si trova all'interno di un porto o in un terminale off- shore stia procedendo o abbia proceduto allo scarico di sostanze inquinanti in una delle aree sopra enucleate. Qualora con l'ispezione siano state riscontrate delle irregolarità, l'Autorità Marittima attua la seguente procedura:



Il Decreto Legislativo 202/07 detta le misure di controllo per le navi in transito che non sostino in un porto dello Stato italiano qualora si sospetti che abbiano effettuato uno scarico irregolare. Essi si traducono nell'adozione di una delle due distinte procedure previste a seconda che il prossimo porto di approdo appartenga o meno ad uno Stato comunitario.

Pur discostandosi non poco dal progetto di legge trasmesso per l'acquisizione dei previsti pareri dei competenti organi parlamentari, il decreto in questione ha rispettivamente individuato l'inquinamento doloso con l'art. 8, mentre con l'art. 9 l'inquinamento colposo.

Nel nostro ordinamento giuridico, e più specificatamente l'art. 39 del Codice Penale, i reati si distinguono in contravvenzioni e delitti secondo la diversa specie delle pene per essi rispettivamente stabilite. Per le contravvenzioni: pena detentiva dell'arresto, pena edittale dell'ammenda; per i delitti: pene detentive dell'ergastolo e la reclusione, pena edittale della multa.

Nello specifico, evidenziamo che mentre nella versione iniziale, sia l'art. 8 che l'art. 9 qualificavano "delitti" i "reati in materia di inquinamento da navi", essendo previste, alternativamente o congiuntamente, la pena della reclusione e la multa, in quella definitiva pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale e che entrerà in vigore il 24.11.2007, tali assunti sono stati riveduti sicchè i delitti sono stati trasformati in contravvenzioni.

Infatti, riportano integralmente gli artt. 8 e 9 del D .Lgs 202/07:

INQUINAMENTO DOLOSO:

1. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il Comandante di una nave, battente qualsiasi bandiera, nonché i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con il loro concorso, che dolosamente violano le disposizioni dell'articolo 4 sono puniti con **l'arresto da sei mesi a due anni e con l'ammenda da euro 10.000 ad euro 50.000.**

2. Se la violazione di cui al comma 1 causa danni permanenti o, comunque, di particolare gravità, alla qualità delle acque, a specie animali o vegetali o a parti di queste, si applica **l'arresto da uno a tre anni e l'ammenda da euro 10.000 ad euro 80.000.**

3. Il danno si considera di particolare gravità quando l'eliminazione delle sue conseguenze risulta di particolare complessità sotto il profilo tecnico, ovvero particolarmente onerosa o conseguibile solo con provvedimenti eccezionali.

INQUINAMENTO COLPOSO:

1. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il Comandante di una nave, battente qualsiasi bandiera, nonché i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con la loro cooperazione, che violano per colpa le disposizioni dell'articolo 4, **sono puniti con l'ammenda da euro 10.000 ad euro 30.000.**

2. Se la violazione di cui al comma 1 causa danni permanenti o, comunque, di particolare gravità, alla qualità delle acque, a specie animali o vegetali o a parti di queste, si applica **l'arresto da sei mesi a due anni e l'ammenda da euro 10.000 ad euro 30.000.**

3. Il danno si considera di particolare gravità quando l'eliminazione delle sue conseguenze risulta di particolare complessità sotto il profilo tecnico, ovvero particolarmente onerosa o conseguibile solo con provvedimenti eccezionali.

La sostanziale modifica avvenuta durante il passaggio dagli organi parlamentari all'esecutivo risulta agli atti essere stata operata dalle osservazioni mosse in sede della XIV Commissione Unione Europea della Camera dei deputati (www.camera.it) che nell'esprimersi favorevolmente allo schema di decreto legislativo invitava il Governo a valutare l'opportunità di adeguare al criterio di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c) della legge delega (Legge comunitaria 2006, n. 13), le disposizioni di cui agli artt. 8 e 9, configurando i reati di inquinamento doloso e di inquinamento colposo, come contravvenzioni piuttosto che come delitti.

Proseguendo nell'analisi del D. Lgs 202/07, l'art. 10 ha previsto l'applicazione della pena accessoria della sospensione del titolo professionale prevista dall'art. 1083 del Codice della navigazione, per il Comandante ed i membri dell'equipaggio iscritti nelle matricole della gente di mare tenute dall'Autorità Marittima, resisi responsabili delle violazioni previste dal decreto.

L'art. 11 disciplina il "divieto di attracco" ai porti italiani per un periodo comunque non inferiore ad un anno al Comandante ed ai membri dell'equipaggio condannati per i reati di cui agli artt. 8 e 9.

L'articolo 12 poi conferma la competenza istituzionale del personale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera nell'espletamento dei controlli sul rispetto delle emanate disposizioni benchè nei limiti del servizio cui è destinato e secondo le rispettive attribuzioni (l'art. 57, comma 3 assegna le funzioni di polizia giudiziaria individuando gli Ufficiali e gli Agenti di P.G a competenza limitata appunto dai limiti del servizio cui sono destinati e secondo le rispettive attribuzioni), nonché quella in alto mare degli Ufficiali e Sottufficiali della Marina Militare Italiana.

Degna di nota è infine l'abrogazione operata dall'art. 14 del decreto degli artt. 16, 17, primo comma e 20 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979.

L'art. 16 della L. 979/82 prevedeva il divieto per tutte le navi, senza distinzione di nazionalità, *di sversare o comunque causare lo sversamento sia nell'ambito delle acque territoriali (Mar Mediterraneo quale area speciale secondo la Marpol 73/78), sia in quelle interne, di idrocarburi o di miscele di idrocarburi nonché delle altre sostanze nocive all'ambiente marino*. Questo divieto valeva anche per le *navi italiane che si trovavano a navigare in alto mare o in acque soggette all'altrui sovranità*. Ne conseguiva *icto oculi* una palese disparità di trattamento operata nei confronti del naviglio nazionale rispetto a quello straniero da parte della normativa nazionale, con inevitabili riflessi sul regime sanzionatorio. La diversità perpetrata in questa maniera conduceva altresì alla sgradevole situazione giuridica nella quale un comportamento illecito veniva punito adottando pesi e misure diverse a causa dell'elemento "nazionalistico" dell'unità mercantile in questione. Uno scarico illecito nel Mar Mediterraneo, se compiuto da una petroliera italiana, veniva punito penalmente, essendo considerato "reato", mentre se compiuto da una oil tanker libica difficilmente poteva essere perseguito. Nel qual caso poi il Comandante dell'unità fosse italiano, veniva applicato un regime penale più rigido rispetto ad un suo collega straniero, essendo prevista in base all'art. 1083 del Codice della Navigazione la pena accessoria della sospensione del titolo professionale marittimo per un periodo compreso tra i quindici giorni ed i due anni.

Quanto *ut supra* specificato ha costituito l'oggetto delle profonde diatribe scatenatesi tra le Autorità Marittime, le società di armamento, il personale marittimo, gli studi legali e di consulenza marittima, i giudici di merito e di legittimità. L'entrata in vigore del D. Lgs 202/07 probabilmente placherà queste diatribe all'insegna di una legislazione uniforme e chiara.

La Suprema Corte, intervenendo su questa *vexata quaestio*, aveva osservato a primo acchito, che in *applicazione del principio del favor rei (art. 2 del Codice Penale)*, *dovevano applicarsi le più favorevoli disposizioni della Convenzione Marpol 73/78 trattandosi di disposizioni che tollerano a certe condizioni lo scarico in mare*. Aggiungeva inoltre, che *la normativa nazionale determinava una situazione di disfavore sia per le pene più severe, che dovevano essere irrogate ai connazionali, sia per i maggiori costi derivanti dal rispetto delle previsioni che vietavano qualsiasi forma di scarico*.

Ad oggi sono ancora pochi i porti italiani ad essere dotati delle strutture necessarie al conferimento delle acque di lavaggio sicché, il rispetto della Legge 979/82 e del D.Lgs 182/03 costringe le navi italiane a lunghissimi tragitti (in qualunque parte del mondo esse si trovino) per raggiungere le località d'accoglienza ove potersi liberare di questi rifiuti⁸.

In secondo luogo, sempre la Suprema Corte, osservava che in applicazione del principio della successione della legge nel tempo (art. 2 C.P.), *le disposizioni convenzionali della Marpol 73/78 sono subentrate a quelle sulla difesa del mare del 1982, prevedendo un trattamento giuridico punitivo più favorevole. Ne conseguiva pertanto che le sanzioni di cui alla Legge 979/82 erano inapplicabili qualora venisse applicata la normativa internazionale; mentre erano configurabili i reati di inquinamento quando in base all' art. 4 della Convenzione, le disposizioni internazionali fossero violate*.

Il contrasto tra norme nazionali e norme internazionali è stato poi risolto con una sentenza del 1998 in cui si è "*stabilito*" che *lo scarico in mare di sostanze comprese negli allegati alla Legge 979/82, effettuato da nave italiana in acque internazionali secondo le prescrizioni della Convenzione Marpol 73/78 non costituisce reato perché le norme internazionali sono entrate in vigore successivamente alle disposizioni per la difesa del mare talché si è venuta a determinare una vera e propria abolitio criminis*.

Nella stessa sentenza, il massimo organo, *aveva eccepito che anche volendo ritenere astrattamente possibile la realizzazione del reato, il medesimo presenterebbe un tasso di "irragionevolezza" tale da porsi in contrasto con l'art. 2 della Carta Costituzionale*.

Si riteneva ineludibile la denuncia di illegittimità costituzionale proprio degli artt. 16, 17 e 20 della Legge 979/82, ora abrogati. Or si è posto anche fine all'annosa controversia sollevata dagli armatori italiani secondo i quali, assoggettarsi al più rigoroso regime sanzionatorio della normativa nazionale, significava subire una disparità di trattamento in senso negativo rispetto agli operatori stranieri essendo stato definitivamente accertato che i reati di cui agli artt. 16 della Legge 979/82, potevano configurarsi solo laddove lo sversamento delle sostanze nocive venisse effettuato non ottemperando alle procedure tecnico – operative previste dagli allegati I e II della Convenzione Internazionale Marpol 73/78.

L'ultima osservazione che riteniamo opportuno esternare attiene alla completa scomparsa della previsione della responsabilità amministrativa di cui all'iniziale versione dell'art. 12 dello schema di decreto.

Con esso si apportavano sostanziali modifiche al D. Lgs 231/2001 recante "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'articolo 11 della legge 29 settembre 2000, n. 300". Si intendeva in tal modo estendere la responsabilità a tutti i soggetti (persone fisiche e giuridiche) presenti nella catena del trasporto, interessando ulteriori figure a quelle già contemplate dalla legge italiana sulla difesa del mare, quali, ad esempio, le Società di navigazione e di armamento (quasi sempre grandi multinazionali del petrolio).

Cristian Rovito

Pubblicato il 26 novembre 2007

¹ “ L’introduzione del regime penale nella tutela dell’ambiente marino dagli inquinamenti” e “Il rafforzamento della cornice penale all’interno della Comunità Europea per la repressione dell’inquinamento provocato dalle navi - a cura di Cristian ROVITO su www.dirittoambiente.net.

² Vds. “Le petroliere nel Mediterraneo” a cura di Anna Pacilli su www.carta.org.

³ Vds anche “La comunità europea è competente ad obbligare gli Stati membri a prevedere sanzioni penali comuni al fine di lottare contro l’inquinamento provocato dalle navi” (con sentenza completa del 23 ottobre 2007 causa C-440/05) a cura della dott. ssa Valentina VATTANI su www.dirittoambiente.com.

⁴ La Direttiva 59/2000/CE, recepita dal D.Lgs 182/03, è stata emanata con lo scopo primario di migliorare i sistemi di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi che approdano nei porti dell’Unione Europea.

⁵ Il Comandante della nave è il Capo dell’equipaggio, che si trova al vertice dell’organizzazione, costituita dalla nave o dall’aeromobile nella fase della spedizione. Le attribuzioni che qualificano, dal punto di vista tecnico – gestionale, la funzione di comando sono: a) la direzione esclusiva della manovra e della navigazione; tale direzione deve essere anche personale nelle situazioni più delicate per la navigazione marittima; b) l’accertamento dell’idoneità della nave alla navigazione; c) la tenuta e la conservazione dei documenti e dei libri di bordo; tutto sul presupposto del possesso dei requisiti di idoneità tecnica, propri della funzione. La figura del Comandante è una delle più complesse, per i suoi aspetti tecnici, privatistico e amministrativi nonché per la varietà e la vastità dei settori che essa investe, che ne fanno un istituto tipico, espressione della varietà e della molteplicità degli interessi, che coinvolge l’impiego della nave. Così Antonio Lefebvre, Gabriele Pescatore, Leopoldo Tullio su “Manuale di Diritto della Navigazione” – Giuffrè Editore.

⁶ Vds in merito “La tutela dell’ecosistema marino – costiero attraverso le disposizioni per la difesa del mare: analisi legislativa e tecnico – amministrativa - Parte Prima –” a cura di Cristian ROVITO su www.dirittoambiente.com.

⁷ Osserviamo che la delega scadeva il 04.09.2007, ovvero entro sei mesi dalla data della sua entrata in vigore (04.03.2007), riguardando il recepimento una norma comunitaria che prevedeva quale scadenza di recepimento il 10.03.2007 e quindi in scadenza nei sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge comunitaria 2006.

⁸ Vds “La disciplina dei rifiuti portuali” e “La disciplina dei rifiuti portuali: aspetti tecnico – pratici a quasi due anni dall’entrata in vigore del D.Lgs 182/2003” a cura di Cristian Rovito su www.dirittoambiente.com.