

Il disastro della petroliera Erika: il tribunale francese condanna l'armatore, il gestore e la compagnia petrolifera e riconosce un risarcimento di milioni di euro.

A cura di Cristian Rovito

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera

I nostri lettori certamente ricorderanno il naufragio della petroliera maltese Erika avvenuto il 12 novembre del 1999 a largo delle coste bretoni, definito dagli esperti come uno dei più grandi disastri ecologici della storia marittima.

A circa 70 Km dalla costa a largo di Finistere, questa “carretta del mare” si spaccò in due tronconi con a bordo 30.900 tonnellate di greggio. Il giorno dopo quest’ultimi affondarono, rilasciando circa 20.000 tonnellate di petrolio (in realtà era olio combustibile pesante di pessima qualità!), causa della devastazione di 400 chilometri di coste francesi e dell’uccisione di circa 150.000 uccelli.

Le indagini esperite dalle autorità francesi accertarono che allo scopo di far mantenere alla nave un adeguato “valore commerciale” con cui “giustificarne” l’utilizzo, che tra l’altro comportava un costo molto basso e quindi più conveniente per la multinazionale noleggiatrice, la oil tanker in questione, nel corso della sua attività, aveva cambiato ben sei nomi. Inoltre non bisogna dimenticare che si trattava di un mercantile non più conforme alle nuove disposizioni della Convenzione Marpol 73/78 (Regole 13G e 13H) sulla prevenzione dell’inquinamento da navi, in particolare per quanto attiene le disposizioni riguardanti la struttura a doppio scafo, le “segregate ballast tanks” – cisterne per la zavorra segregata, etc; pertanto non era più adatta ad effettuare viaggi di una certa rilevanza sotto il profilo prettamente nautico – marinaresco.

Il processo contro i responsabili di questa tragedia ambientale si è aperto davanti al Tribunale di Parigi il 12 febbraio del 2007. Un anno fa furono previsti quattro mesi di udienze e registrate più di 70 parti civili con 15 accusati tra enti e persone fisiche.

I diretti accusati, in quanto ritenuti responsabili della sicurezza della nave, erano il proprietario della nave; l'incaricato della gestione ed il Comandante dell'unità. A questi soggetti si aggiungevano, sempre per ragioni di sicurezza, la società di classificazione italiana, accusata di aver rilasciato un certificato di sicurezza alla petroliera senza essersi preventivamente assicurata che il suo scafo, i materiali e la sua struttura fossero conformi alle disposizioni vigenti in materia di sicurezza della navigazione e quindi che vi fossero le condizioni oggettive *ex lege* che ne giustificassero il rilascio. Erano stati rinviati a giudizio anche i titolari di una società che aveva noleggiato per sei mesi la nave, dalla quale poi una multinazionale petroliera l'aveva a sua volta noleggiata per un solo viaggio, cioè quello organizzato per trasportare l'olio combustibile pesante verso le centrali italiane dell'Enel. Per problemi legati alla gestione dei soccorsi erano stati rinviati a giudizio anche due ufficiali della marina nonché due dipendenti delle strutture di soccorso.

La multinazionale petrolifera, nella veste di un suo dirigente, era accusata di complicità per aver messo a rischio la vita di terze persone e per aver provocato l'inquinamento con "negligenza ed imprudenza".

In data 17 gennaio u.s. si è concluso il processo ed il Tribunale di Parigi ha giudicato colpevoli l'armatore, il gestore, entrambi individualmente condannati al pagamento di una multa di 75 mila euro, e la multinazionale petrolifera la quale, invece, dovrà sborsare 375 mila euro.

Adducendo il fatto di aver comunque navigato nonostante le cattive condizioni del mare, il giudice di merito non ha esitato a condannare anche la società di classificazione italiana, la compagnia di navigazione ed il capitano della nave.

Sotto l'aspetto civilistico (od anche del danno ambientale), accogliendo il principio del risarcimento al "*vivente non commerciale*", il tribunale francese ha riconosciuto per ultimo un risarcimento di 192 milioni di euro, di cui 153 per la Francia ed il resto agli enti locali ed alle organizzazioni ambientaliste.

Occorre osservare che tale cifra non è tuttavia sufficiente a coprire/risarcire tutti i danni arrecati all'ambiente e, sotto l'aspetto economico, per ripristinare gli effetti negativi sulla biodiversità.

L'aspetto giuridico e giurisprudenziale che ci pare opportuno evidenziare, attentamente rilevato ed echeggiato dal Ministro francese all'ecologia e dello sviluppo sostenibile, riguarda il riconoscimento primordiale della nozione di "*prejudice ecologique*". Ad avviso del Ministro, infatti, nel momento in cui la giustizia ha riconosciuto la nozione di "*pregiudizio ecologico*", risultante dal danno procurato all'ambiente, la decisione *de qua* è valsa a cristallizzare un precedente non di poco conto, anche perché la nozione di responsabilità costituisce un principio pregnante e centrale all'interno dell'apparato disegnato dalle politiche dello sviluppo sostenibile.

Ci pare alquanto opportuno di condividere questa asserzione e riteniamo che la sentenza *ut supra* costituisca un punto di partenza importantissimo e determinante sotto il profilo delle politiche ambientali a favore degli ecosistemi marini dell'Unione Europea e dell'intero globo terrestre, che come noto, sono alla base dei progetti legislativi di gestione, programmazione, pianificazione, tutela, protezione, prevenzione e repressione degli illeciti a danno dell'ambiente (ci riferiamo, ad esempio, alla "strategia tematica per l'ambiente marino", alla direttiva sull'introduzione di sanzioni penali per l'inquinamento da navi, etc...).

I molteplici e diversificati strumenti internazionali, comunitari e nazionali ad oggi prodotti riassumono trasversalmente e verticalmente la *ratio* del legislatore di volta in volta interessato, sebbene non possa sottacersi sul fatto che il discendente e complesso "ordinamento giuridico" manifesti talvolta segnali di scarsa uniformità, coordinamento e trasparenza giuridica sicchè si rende necessario un maggior sforzo da parte di tutti i soggetti ed enti interessati per un diritto all'ambiente marino.

Cristian Rovito Cristian

Pubblicato il 19 gennaio 2008

Fonte: www.mer.gouv.fr, www.greenreport.it, www.lanuovaecologia.it, www.ilsole24ore.it.