



*Disastri ambientali in mare e sistema dei fondi
per inquinamento marino da idrocarburi*

A cura del Dott. Lorenzo Cristofaro

DOCUMENTI

2010

INformazione

L'aumento esponenziale che negli ultimi decenni ha interessato i trasporti via mare ha inevitabilmente ampliato il rischio di inquinamento degli spazi marittimi. Tra le varie sostanze che possono contaminare gli ecosistemi interessati, gli idrocarburi rappresentano certamente una tra le più pericolose, in considerazione degli effetti devastanti e duraturi che determinano sulle specie animali e vegetali, oltre che ovviamente sulla qualità delle acque (a volte per centinaia di Km). La dispersione di queste sostanze nell'ambiente marino, inoltre, assume dimensioni assolutamente catastrofiche nel caso di incidenti alle petroliere¹: si può facilmente immaginare quali siano state, nel 1979, le conseguenze ecologiche del riversamento nelle acque del Mar dei Caraibi di quasi 290.000 tonnellate di greggio, in seguito alla collisione con un'altra petroliera del *supertanker* Atlantic Empress (il caso più grave mai registrato). Tra gli anni Sessanta e Settanta, una lunga serie di sinistri marittimi tra cui in particolare, nel 1967, quello della petroliera liberiana Torrey Canyon a largo delle coste della Cornovaglia, ha messo in luce l'inadeguatezza della normativa internazionale in materia di prevenzione e riparazione dei danni derivanti da incidenti in mare. L'accaduto ha risvegliato nell'opinione pubblica un forte interesse per il problema dell'inquinamento accidentale, tanto da spingere l'IMO, in seguito al disastro ambientale della Torrey Canyon², ad avviare una serie di iniziative in sede internazionale volte all'elaborazione di convenzioni universali destinate a disciplinare ogni differente aspetto del fenomeno in esame.

Al termine di una Conferenza tenutasi a Bruxelles nel novembre del 1969, dunque, sono state adottate due Convenzioni riguardanti rispettivamente l'intervento in alto mare in caso di incidenti alle petroliere (Convenzione *Intervention*) e la responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (Convenzione CLC)³. La seconda di queste normative pattizie è stata completata, nel dicembre del 1971, dalla Convenzione istitutiva del Fondo internazionale per il risarcimento dei danni da inquinamento da idrocarburi (Convenzione FUND)⁴, con il duplice scopo di integrare l'indennizzo dovuto alle vittime che non siano riuscite ad ottenere un congruo pagamento attraverso il sistema risarcitorio predisposto dalla Convenzione CLC e di alleggerire il proprietario della nave di una parte degli oneri finanziari posti a suo carico dalla

¹ Pur rappresentando una piccola percentuale degli oltre 10.000 casi di dispersione di idrocarburi in mare registrati dall'ITOPF (*International Tanker Owners Pollution Federation*) dal 1974 ad oggi, gli incidenti alle petroliere rappresentano oltre l'84% dei casi che si possono considerare gravi, ovvero riguardanti quantità superiori alle 700 tonnellate. Ad esempio, nel decennio 1990-1999 sono stati registrati 358 sversamenti, che hanno portato ad un totale di 1.140.000 tonnellate di idrocarburi dispersi in mare; si noti però che ben 830 mila tonnellate sono state riversate in soli 10 incidenti. Quindi le cifre che riguardano un particolare anno possono essere notevolmente distorte da un singolo grave incidente. Ciò è evidentemente accaduto nel 1979 (*Atlantic Empress* - 287.000 tonnellate), nel 1983 (*Castillo de Bellver* - 252.000 tonnellate) e nel 1991 (*ABT Sumner* - 262.000 tonnellate). Per approfondimenti sui dati riguardanti le "maree nere" si veda il sito www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/.

² La nave, battente bandiera di comodo liberiana, era attrezzata con i più moderni ritrovati in materia di tecnica navale ed aveva ottenuto dal *Lloyd's Register of Shipping* la massima classificazione (100-A 1).

³ La prima è l'*International Convention Relating to Intervention on the High Sea in Cases of Oil Pollution Casualties*, generalmente nota come la "Convenzione *Intervention*", entrata in vigore il 5 maggio 1975 ed attuata in Italia con il D.P.R. 27 maggio 1978 n. 504. La seconda, invece, è l'*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, nota come "Convenzione CLC", entrata in vigore a livello internazionale il 19 giugno 1975 ed attuata in Italia con il D.P.R. 27 maggio 1978 n. 504.

⁴ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, nota come *Fund Convention*, ratificata e resa esecutiva in Italia con legge 6 aprile 1977 n. 185 ed attuata con D.P.R. 504/1978.



stessa normativa. Si è così predisposto un sistema di "sister Conventions", in cui la seconda è complementare alla prima ed in cui la condizione necessaria per prendere parte alla Convenzione sul Fondo è che lo Stato sia anche Parte di quella sulla responsabilità (CLC 69)⁵.

La *Civil liability Convention* predispone una disciplina uniforme in materia di responsabilità civile extracontrattuale per i danni da inquinamento che si verificano sul territorio, nelle acque territoriali o nella zona economica esclusiva (o zone equivalenti, come le ZPE) di uno Stato contraente, in seguito ad un incidente da cui deriva la perdita o lo scarico di idrocarburi da parte di una nave cisterna adibita al trasporto alla rinfusa (art. III CLC). Rientrano nell'ambito di applicazione della Convenzione, dunque, esclusivamente i danni che si verificano in zone che si trovano sotto la giurisdizione di uno degli Stati contraenti. Il sistema alla base della disciplina si fonda sul principio della canalizzazione della responsabilità nei confronti del proprietario della nave, il quale è chiamato a rispondere del risarcimento del danno nei limiti di un importo massimo stabilito dalla normativa stessa e a garantire il pagamento attraverso la stipulazione di un'assicurazione obbligatoria⁶.

E' fondamentale, inoltre, che quest'ultima sia debitamente documentata vista l'importanza del relativo certificato, che rappresenta l'unica prova della reale solvibilità del proprietario per i pagamenti dovuti ai sensi della CLC⁷. Qualora tale somma non sia sufficiente ad indennizzare i danni provocati dall'incidente, interviene il Fondo IOPCF (*International Oil Pollution Compensation Fund*) per integrarne l'ammontare fino al raggiungimento del valore massimo stabilito dalla Convenzione sulla responsabilità (all'art. V). Grazie a tale sistema non si è predisposto solamente un regime in grado di compensare adeguatamente e con precise garanzie i danni provocati dal trasporto di idrocarburi, ma si è anche provveduto a distribuire equamente i conseguenti costi tra l'industria del trasporto marittimo e quella petrolifera. Mentre la prima, infatti, deve sopportare gli oneri finanziari delle somme poste a carico dei proprietari di nave nei limiti della responsabilità prevista nei loro confronti, la seconda deve contribuire agli ulteriori costi relativi al funzionamento e agli indennizzi del Fondo per i danni non integralmente soddisfatti attraverso la *Liability Convention* a causa dei massimali previsti al riguardo⁸.

⁵ M.M. COMENALE PINTO, *Il meccanismo dei fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello*, in *Riv. giur. ambiente*, 2003, n. 1, pag. 199 ss. La Convenzione FUND richiama espressamente, nel preambolo, la normativa complementare sulla responsabilità: «*the States Parties to the present Convention, being parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, adopted at Brussels on 29 november 1969*».

⁶ Art. VII della CLC: «*Il proprietario di una nave immatricolata in uno Stato contraente e che trasporti più di 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa come carico è tenuto a fornire una assicurazione od altra garanzia finanziaria, quale una garanzia bancaria o un certificato rilasciato da un fondo internazionale di indennizzo, dell'ammontare fissato secondo i limiti di responsabilità previsti all'articolo V per coprire la propria responsabilità per i danni da inquinamento*». La stessa norma prevede anche delle sanzioni per il proprietario che si adegui al predetto obbligo: «*Uno Stato contraente non autorizza una nave sottoposta alle disposizioni del presente articolo e battente la propria bandiera a commerciare se tale nave non è fornita di un certificato rilasciato in applicazione del paragrafo 2 o 12 del presente articolo. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, ogni Stato contraente provvede affinché, in base alla propria legislazione nazionale, un'assicurazione o altra garanzia finanziaria rispondente alle esigenze del paragrafo 1 del presente articolo coprano ogni nave, qualunque ne sia il luogo d'immatricolazione, che entri nei suoi porti o che li lasci o che arrivi ad una stazione terminale situata al largo delle coste nel proprio mare territoriale o che ne parta quando essa trasporti effettivamente come carico più di 2000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa*».

⁷ Ai soggetti danneggiati è garantita la possibilità di far valere le pretese per il risarcimento dei danni subiti anche direttamente sul soggetto che ha provveduto alla copertura assicurativa o che ha fornito la corrispondente garanzia finanziaria (CLC, art. 7, comma 8).

⁸ Gli Stati contraenti devono comunicare al Fondo i nominativi delle società importatrici di prodotti petroliferi domiciliate nell'ambito del proprio territorio, dato che al finanziamento del Fondo stesso si provvede attraverso i

L'obbligazione risarcitoria a carico dell'IOPCF configura un'ipotesi di responsabilità sussidiaria in cui la vittima potrà rivolgersi al Fondo solo dopo aver chiesto in via preventiva il risarcimento del danno sofferto al proprietario della nave (comunque assicurato) e nel solo caso in cui il *quantum* ecceda i limiti previsti dalla CLC o che la ricorrenza di qualche esimente dispensi il proprietario dall'obbligo di risarcimento. In qualunque altro caso quest'ultimo è chiamato a rispondere direttamente di tutti i danni che, in seguito all'incidente, siano derivati dall'inquinamento marino. La relativa responsabilità, pertanto, può essere qualificata come oggettiva, prescindendo dalla colpa del proprietario ed essendo riconducibile alla sola circostanza che vi sia un rapporto di causalità tra la fuoriuscita degli idrocarburi trasportati sulla nave e l'inquinamento verificatosi⁹. Solo eventi del tutto eccezionali, infatti, a norma dell'art. III, possono rappresentare cause di giustificazione tali da esonerare il proprietario dall'obbligo di risarcimento¹⁰. Quest'ultimo non potrà, invece, valersi dei massimali di pagamento stabiliti dall'art. V della CLC, nell'ipotesi in cui si riesca a provare l'esistenza di un nesso di causalità tra la produzione del danno ed una condotta intenzionalmente lesiva o quantomeno imprudente da parte del proprietario stesso, pur consapevole dei rischi derivanti da tale comportamento.

I limiti previsti dal sistema CLC/FUND, tuttavia, sia a proposito della responsabilità dei proprietari di navi, sia con riferimento all'integrazione degli indennizzi a carico del Fondo, si sono rivelati sin dai primi anni inidonei a soddisfare compiutamente i soggetti danneggiati dagli incidenti da trasporto di idrocarburi¹¹. La catastrofe ambientale causata dal naufragio dell'Amoco Cadiz, nel 1978, davanti alle coste della Bretagna, ha messo in luce tale inadeguatezza ed ha accelerato la presa di coscienza della necessità di un aggiornamento della normativa.

contributi versati da quelle di esse che, annualmente, importino quantità di idrocarburi superiore ad un certo limite (150.000 tonnellate).

⁹ S.M. CARBONE, *La responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi*, in *Enciclopedia degli idrocarburi*, a cura di ENI ed Istituto della Enciclopedia italiana Treccani, 2009, vol. IV, pag. 528; M.M. COMENALE PINTO, *Il meccanismo dei fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello*, in *Riv. giur. ambiente*, 2003, n. 1, pag. 202.

¹⁰ Nel sistema in esame, infatti, gli unici casi esimenti sono quelli in cui l'evento dannoso è stato causato da guerra e altre situazioni ad essa assimilabili o eventi naturali di carattere eccezionale, inevitabili e irresistibili; atti intenzionali posti in essere da soggetti terzi con la volontà di provocare il danno; comportamenti colpevoli da parte degli Stati con riguardo al funzionamento dei fari e degli altri strumenti ausiliari alla navigazione.

¹¹ Ne è riprova il fatto che, anche dopo l'entrata in vigore della CLC nel 1969, si è mantenuto operativo il sistema mutualistico-risarcitorio TOVALOP (*Tanker owners voluntary Agreement concerning liability for oil pollution*), costituito su base volontaria, subito dopo l'incidente della *Torrey Canyon*, da parte delle società proprietarie di navi interessate al trasporto di idrocarburi. Si tratta di un sistema creato al fine di rispondere alle immediate pressioni dell'opinione pubblica, che sollecitava la messa in pratica e la concreta operatività di uno strumento efficace per indennizzare i danni da inquinamento prima dell'entrata in vigore della CLC e comunque con riguardo alle situazioni in cui la Convenzione non avrebbe potuto trovare applicazione (ad esempio, i danni da inquinamento provocati da navi destinate al trasporto di idrocarburi mentre si trovano in zavorra), oppure per i costi non compresi nella disciplina (ad esempio, quelli relativi alle misure adottate per prevenire la minaccia di inquinamento). Parimenti ha continuato anche a operare il sistema CRISTAL (*Contract regarding an interim supplement to tanker liability for oil pollution*), adottato, sempre su base volontaria, dall'industria petrolifera nelle more dell'entrata in vigore della Convenzione FUND per integrare il limite risarcitorio previsto dal sistema TOVALOP e/o CLC, nei casi in cui si fosse rivelato insufficiente. Il CRISTAL è stato successivamente prorogato, anche dopo l'entrata in vigore della Convenzione FUND, fino a quando i limiti risarcitori non solo della CLC, ma anche dell'IOPCF, sono stati adeguatamente aumentati e la loro operatività è risultata estesa a un sufficiente numero di Stati. Nel febbraio 1997 il sistema TOVALOP/CRISTAL è stato infatti abrogato. Sull'argomento si veda S.M. CARBONE, *La responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi*, in *Enciclopedia degli idrocarburi*, a cura di ENI ed Istituto della Enciclopedia italiana Treccani, 2009, vol. IV, pag. 526.



Si è dunque provveduto, nel 1992, ad aumentare i limiti del sistema risarcitorio previsti dall'art. V della CLC attraverso l'adozione di due Protocolli di modifica entrati in vigore quattro anni dopo. Nonostante l'adeguamento, tuttavia, il sistema si è rivelato comunque insufficiente a far fronte agli effetti di alcuni disastrosi incidenti avvenuti poco tempo dopo, come quello della petroliera Sea Empress, che dopo essersi arenata a Milford Haven ha riversato 80.000 tonnellate di greggio nel mare di una delle più belle aree naturalistiche del Galles (a febbraio del 1996) ed il tristemente noto affondamento dell'Erika a largo delle coste bretoni, che ha causato uno dei più gravi disastri ambientali mai registrati, con il collasso di 400 Km di ecosistemi costieri¹² (a dicembre del 1999).

Già ad ottobre del 2000, dunque, il *Legal Committee* dell'IMO ha adottato una risoluzione con cui si sono nuovamente aumentati i limiti del risarcimento del 50% rispetto a quelli previsti nel 1992¹³. Inoltre, in occasione di una conferenza diplomatica convocata dall'IMO a Londra nel maggio del 2003, si è adottato un ulteriore Protocollo con cui si è provveduto all'istituzione di un Fondo supplementare, destinato ad operare, sempre entro limiti prefissati (circa 830 milioni di euro), nel caso in cui i soggetti danneggiati non siano riusciti ad ottenere un congruo risarcimento dal proprietario della nave e dall'IOPCF¹⁴. In tal modo, oltre a rispondere alle critiche avanzate da più parti in riferimento all'inadeguatezza, nonostante le modifiche, del sistema CLC/FUND, si è anche tenuto conto della posizione che la Commissione europea aveva espresso nei famosi "Pacchetti Erika"¹⁵ e aveva ribadito nel 2002 in seguito all'affondamento della petroliera Prestige davanti alle coste della Galizia, circa l'intenzione di istituire un proprio fondo di terzo livello (COPE, *Compensation of oil pollution in european waters*) per integrare

¹² Il 16 gennaio del 2008 la compagnia petrolifera Total e l'armatore della petroliera Erika sono stati condannati dal tribunale di Parigi a pagare in solido una somma di 192 milioni di euro alle parti civili per il disastro ambientale causato nel 1999 da una delle ultime "carrette del mare". Si tratta di una sentenza storica, in quanto per la prima volta il tribunale francese riconosce l'esistenza di un danno ecologico derivante da un inquinamento ambientale.

¹³ Bisogna specificare che il sistema risarcitorio CLC/FUND si basa sugli *Special Drawing Rights* (SDR, "diritti speciali di prelievo"), ovvero l'unità di conto del Fondo monetario internazionale che ha rimpiazzato l'oro nelle transazioni internazionali. I limiti stabiliti dalla Convenzione CLC del 1969 per il proprietario della nave sono i seguenti: per navi la cui stazza lorda non superi le 5000 tonnellate il limite del risarcimento è di circa 5 milioni di euro. Per le petroliere di stazza lorda compresa tra le 5000 e le 140.000 tonnellate, il limite è sempre il precedente, con l'aggiunta di circa 700 euro per ogni tonnellata in aggiunta alle 5000. Se la stazza supera le 140.000 tonnellate, il risarcimento può arrivare fino a 100 milioni di euro. Sul sito dell'IMF (www.imf.org), il 17 giugno del 2009, 1 Euro equivale a 0,9 SDR.

¹⁴ Alcuni Autori hanno posto in rilievo che gli aumenti dei limiti di risarcimento previsti nel corso degli ultimi anni non hanno prodotto alcun reale effetto positivo sulla riduzione dei casi di inquinamento marino e sul miglioramento della sicurezza dei trasporti marittimi di idrocarburi. Al contrario si è osservato che il Fondo Supplementare sembrerebbe destinato a produrre effetti addirittura in contrasto con tali obiettivi, proprio perché, se è vero che esso consente di soddisfare maggiormente le pretese dei danneggiati, è altrettanto vero che l'ulteriore contributo a tal fine necessario è finanziato esclusivamente dall'industria petrolifera. Questa circostanza potrà ulteriormente deresponsabilizzare i proprietari di nave e coloro ai quali ne è affidato l'esercizio, proprio in merito al fatto di dover in primis garantire le condizioni di massima sicurezza al trasporto marittimo di idrocarburi. Si veda in proposito S.M. CARBONE, *La responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi*, cit., p. 528 ss.

¹⁵ COM(2000) 142 e COM(2000) 802. I pacchetti ERIKA I e ERIKA II mirano in particolare a rafforzare la legislazione in materia di controlli da parte dello Stato di approdo, ma contemplano anche molte nuove misure, come quelle riguardanti il tema del ritiro accelerato delle navi senza il doppio scafo, del monitoraggio del traffico o del risarcimento dei danni da inquinamento e istituiscono, inoltre, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, incaricata di assistere la Commissione e gli Stati membri nell'attuazione della normativa comunitaria.

l'ammontare dei risarcimenti previsti e ritenuti insufficienti¹⁶. Si tenga presente che la Commissione europea, anche in seguito all'adozione del Fondo supplementare, ha confermato le proprie critiche al sistema vigente (ormai a tre livelli), affermando, sulla base di studi di analisi economica del diritto, che è la stessa previsione di limitazioni alla responsabilità, in qualunque caso, a rappresentare di per sé un disincentivo rispetto all'adozione di efficaci misure di prevenzione degli incidenti marittimi, costituendo una sorta di «*protezione ulteriore*»¹⁷ dalle responsabilità e dalle eventuali colpe dei proprietari e degli armatori in materia di sicurezza navale¹⁸.

Nel sistema aggiornato nel 1992 si è scelto di mantenere il meccanismo della canalizzazione esclusiva della responsabilità sul proprietario della nave e si è esclusa, di conseguenza, qualsiasi possibile azione diretta da parte dei danneggiati nei confronti di altri soggetti (anche persone giuridiche) coinvolti nella gestione della nave o in attività relative al trasporto il cui comportamento possa aver eventualmente concorso a provocare il danno, a meno che non sia possibile provare una condotta intenzionalmente lesiva o colpevolmente imprudente da parte di questi ultimi (CLC, art. III, comma 4)¹⁹. Si è opportunamente specificato, invece, che nella determinazione dell'importo del risarcimento è necessario tenere conto non solo dei danni materiali causati dalla fuoriuscita degli idrocarburi, ma anche di quelli provocati dall'alterazione dell'ambiente marino in quanto tale (danno ambientale), seppur limitatamente ai costi delle misure necessarie al ripristino e al contenimento degli effetti dell'inquinamento (CLC, art. 1, comma 6). Resta pertanto escluso dal computo, nonostante la dottrina abbia più volte unanimemente sottolineato l'incoerenza di tale scelta, il danno certamente più grave, ovvero quello causato alla biodiversità dell'area colpita, inestimabile proprio a causa dell'irrecuperabilità del patrimonio di risorse biologiche scomparso²⁰.

¹⁶ Sul fondo europeo di terzo livello (COPE), M.M. COMENALE PINTO, *Il meccanismo dei fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello*, cit., p. 205 ss; G. TELLARINI, *Profili di tutela dell'ambiente marino nel diritto internazionale e comunitario*, Padova, 2008, p. 211.

¹⁷ S.M. CARBONE, *La responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi*, in *Enciclopedia degli idrocarburi*, cit., p. 528.

¹⁸ Si è addirittura affermato (COM(2002) 780), in seguito all'incidente della Prestige, che il sistema CLC/Fund garantisce una vera e propria immunità di fatto non solo ai proprietari di nave, ma anche a tutti gli altri soggetti che a vario titolo partecipano al rischio della spedizione, benché siano specificamente tenuti a precisi e rigorosi comportamenti relativi alla sicurezza della nave (ad esempio i noleggiatori, i manager). Nei confronti di questi ultimi, infatti, risulta possibile solamente la rivalsa da parte del proprietario della nave e del Fondo (CLC, art. 3, comma 5 e Convenzione Fund, art. 9, commi 1-2). A questo proposito alcuni Stati hanno sollevato il dubbio che tale rivalsa, di volta in volta, possa essere esercitata con criteri non sempre rigorosi, ma dettati da circostanze o valutazioni politiche oppure squisitamente giuridiche. Tra queste ultime, a titolo esemplificativo, l'intervenuta prescrizione, le incertezze sulla giurisdizione competente, le difficoltà nel reperire le informazioni adeguate, oltre alla durata, l'incertezza e i costi eccessivi dei relativi procedimenti giurisdizionali, il cui esito è oltretutto spesso reso irrilevante a causa dell'intervenuta insolvenza del soggetto responsabile.

¹⁹ Si vedano, in proposito, le riflessioni di M.M. COMENALE PINTO, *Il meccanismo dei fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello*, cit., p. 209 ss.

²⁰ Per quanto riguarda, invece, gli altri danni economici diversi da quelli materiali provocati dall'inquinamento da idrocarburi, è soprattutto il criterio di causalità che dovrà essere adeguatamente impiegato al fine di ricondurre un determinato effetto economico negativo nell'ambito della nozione di "*pollution damage*" rilevante per l'applicazione del sistema CLC/Fund 1992. Si è opportunamente precisato, dunque, nella prospettiva ora indicata, cosa si debba intendere per "ragionevole grado di prossimità" tra effetto inquinante e perdita economica da esso dipendente. Si tratta di provare, di volta in volta, oltre alle normali circostanze che giustificano la risarcibilità del danno economico, la specifica dipendenza e il collegamento geografico della perdita subita dai soggetti che svolgono una determinata attività rispetto all'inquinamento verificatosi. Al riguardo si dovrà, ad



Inutile osservare come, anche in tal caso, la prevenzione resti «*la migliore politica ambientale*»²¹. In quest'ottica sembra meritevole di considerazione la proposta, *de iure condendo*, di adozione di appropriati codici di condotta per le imprese coinvolte a vario titolo in questo settore, controllandone il rispetto attraverso l'applicazione, a livello assicurativo (secondo le tecniche specifiche consentite in tale ambito), di adeguate sanzioni per le relative violazioni e, al contrario, il riconoscimento di determinati privilegi in caso di spontaneo adeguamento alle *best practices* del settore del trasporto navale di idrocarburi²².

Lorenzo Cristofaro

Pubblicato il 15 gennaio 2010

esempio, tenere conto della misura in cui l'impresa danneggiata è effettivamente dipendente dall'utilizzo delle specifiche risorse ambientali che hanno risentito di tale fenomeno e dell'impossibilità di giovare, secondo parametri di ragionevolezza, di risorse alternative: in breve, della misura in cui l'area geografica inquinata costituisce effettivamente parte integrante dell'attività del soggetto danneggiato e viceversa.

²¹ A. KISS, *L'état du droit de l'environnement en 1981: problèmes et solutions*, in *Journal de droit international*, 1981, p. 522.

²² Sull'argomento S.M. CARBONE, *La responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi*, in *Enciclopedia degli idrocarburi*, cit., p. 536.

Vuoi esprimere la tua opinione sull' argomento?

Vuoi inviarci il tuo parere, un'esperienza concreta, un documento che pensi possa essere utile per il dibattito sul tema? Scrivi a:

redazione@dirittoambiente.net