

## **La Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento del combustibile delle navi di Londra del 23 marzo 2001.**

**a cura di Cristian Rovito**

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera.

L'adozione della Convenzione Internazionale sulla responsabilità civile per i danni causati dall'inquinamento da combustibile delle navi, sotto taluni aspetti, ha colmato quel *vulnus* da tempo registrato dagli organismi internazionali e soprattutto dalle comunità destinatarie degli effetti provocati da sversamenti di tali materiali. Pur registrandosi da tempo l'individuazione di una nuova disciplina sul regime di responsabilità civile per danni causati dallo sversamento di prodotti petroliferi, attraverso i molteplici e diversi strumenti normativi a carattere prettamente internazionale (su tutte la Convenzione MARPOL 73/78), la Convenzione sottoscritta a Londra il 23 marzo 2001, resa esecutiva dall'Italia con la Legge n. 19 del 01 febbraio 2010, riguarda *a contraris* l'inquinamento provocabile dal combustibile delle navi.

Nel vasto e complesso settore della "responsabilità civile" *sui generis*, occorre quindi distinguere il concetto di sversamento di "idrocarburi e/o prodotto petrolifero", da quello di "combustibile delle navi", talché l'elemento oggettivo del distinguo attiene prevalentemente ad un carattere economico – commerciale.

In effetti, mentre la Convenzione Internazionale sulla responsabilità civile per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi del 1992 e quella sull'istituzione di un Fondo Internazionale per il risarcimento dei danni dovuti ad inquinamento da idrocarburi (sempre del 1992), inquadrano il "regime di responsabilità civile" per i danni arrecati all'ambiente marino e costiero in caso di "sversamento" di idrocarburi intesi come carico trasportato; la Convenzione che ci apprestiamo ad analizzare, ratificata dall'Italia lo scorso mese di febbraio (Gazzetta ufficiale - supplemento ordinario n. 37/L alla G.U. n. 43 del 22.02.2010) ha ad oggetto il regime di responsabilità civile per i danni causati da una potenziale perdita/sversamento/fuoriuscita di combustibile dalle navi, venendo così meno quel valore economico – commerciale a cui prima si è fatto riferimento nell'ambito del mercato delle "materie prime" e/ dell'energia in senso lato. Questo nuovo strumento giuridico va a colmare quel vuoto normativo rimasto per diverso tempo privo di considerazione ed attenzione da parte della comunità marittima mondiale che destava fisiologiche problematiche interpretative in sede di giudizio civile.

Partendo dal successo ottenuto dalle norme emanate nel 1992 e tenuto conto della *ratio* che riconosce la necessità di garantire, accanto all'istituto del risarcimento delle persone che subiscono danni causati dall'inquinamento derivante da fuoriuscite o scarichi in mare di idrocarburi trasportati alla rinfusa dalle navi, l'Organizzazione Internazionale Marittima ha individuato delle misure complementari all'uopo di indennizzare adeguatamente, effettivamente e rapidamente, quelle avarie derivanti da fughe o scarichi di combustibile delle navi.

E' utile altresì ricordare che nel 1996 è stata emanata la Convenzione Internazionale sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose; si pensi, ad esempio, alle navi gasiere o chimichere o carboniere che sotto l'aspetto della "sicurezza della navigazione - safety" sono destinatarie di altre norme internazionali, comunitarie e nazionali.

Vediamo nel dettaglio i caratteri principali della Convenzione la quale, occorre dapprima specificare, trova esclusiva applicazione (articolo 2):

a) nei danni da inquinamento causati:

*a.1) nel territorio di uno Stato contraente, incluso il suo mare territoriale (quindi sulla terraferma italiana e sulle sue acque territoriali che estendono per 12NM);*

*a.2) nella Zona economica esclusiva di uno Stato contraente istituita ai sensi del diritto internazionale, o se uno Stato contraente non ha istituito tale zona, in un'area situata oltre il mare territoriale di detto Stato ed ad esso adiacente, determinata da tale Stato in conformità al diritto internazionale con un limite massimo di 200 NM dalle linee di base da cui è misurata l'estensione del mare territoriale<sup>1</sup>;*

b) alle misure preventive, ovunque esse siano adottate, destinate a evitare o ridurre al minimo tali danni;

Quest'ultima disposizione riteniamo sia fondamentale poiché assegna allo Stato contraente un ampio potere sovrano a carattere "discrezionale" sotto il profilo dell'attuazione del "principio di prevenzione e di precauzione", tra l'altro, già individuato e riconosciuto all'Italia con la Legge n. 61/2006 sull'istituzione delle zone di protezione ecologica. Norma che riconosce il potere di adottare misure preventive destinate ad evitare o ridurre al minimo i danni derivanti dall'inquinamento da idrocarburi e/o da combustibile da navi.

L'art. 1, comma 1 n. 8) della convenzione definisce "avvenimento" qualsiasi evento o serie di eventi della stessa origine da cui risultino danni da inquinamento o che diano luogo a un rischio grave e imminente di tali danni. Un esempio di "avvenimento", tuttavia non soggetto all'applicazione della convenzione che qui si sta analizzando, potrebbe essere quello recente dell'incendio scoppiato sulla piattaforma petrolifera della BP nelle acque della Louisiana, i cui effetti ancora in queste ore stanno raggiungendo livelli inimmaginabili prima in termini di danno ambientale: ecosistema marino, risorse, ed economie locali del continente americano.

(Mentre si scrive sul sito dell'ANSA viene battuta la seguente notizia: *è fallito il tentativo Top Kill e' ufficialmente morta: tre giorni e 35 mila barili di fluidi dopo l'inizio del pompaggio, l'ultima manovra di Bp per fermare la marea nera nel Golfo del Messico e' stata abbandonata. "E' un fallimento che infuria e che spezza il cuore", ha detto il presidente Barack Obama dopo che in una conferenza stampa a Robert in Louisiana Doug Suttles, il Chief Operating Officer della multinazionale del petrolio, aveva annunciato il nuovo fiasco . . . e poi ancora . . . la marea nera*

*nel Golfo del Messico "é verosimilmente la peggior catastrofe ecologica degli Stati Uniti": lo ha detto Carol Browner, responsabile della Casa Bianca per l'ambiente, al talk show 'Meet The Press' della Nbc.)*

Viene definito anche il concetto di “danni da inquinamento”:

- a) *qualsiasi perdita o danno all'esterno della nave causati da inquinamento che risulti da una fuga o dallo scarico di combustibile ovunque tale fuga o scarico avvengano, fermo restando che l'indennizzo per il degrado dell'ambiente, a prescindere dal mancato guadagno dovuto a tale degrado, è limitato ai costi di ragionevoli misure di ripristino effettivamente intraprese o da intraprendere;*
- b) *il costo delle misure preventive e le perdite o i danni ulteriori causati da tali misure.*

Riteniamo molto modestamente che in tali definizioni possano rientrare gli attentati terroristici od anche quegli atti di pirateria dai quali fossero derivati sversamenti dolosi consistenti nello scarico a mare del combustibile presente a bordo di una nave, proprio perché è una definizione fortunatamente piuttosto ampia e che consente quindi, attraverso un'interpretazione estensiva, di individuarne di volta in volta l'applicabilità da parte degli organismi e/o dalle autorità preposte. Il tutto inserito in un contesto globale improntato all'assoluto e sempre necessario spirito di collaborazione e coordinamento da parte degli Stati nazionali e della comunità internazionale.

Nell'art. 3 il testo della convenzione si occupa della “responsabilità dell'armatore”. Stabilisce che l'armatore, intendendosi come tale il soggetto giuridico che “assume l'esercizio della navigazione”, che talvolta “può non coincidere con il proprietario della nave”, al momento di un avvenimento è responsabile dei danni da inquinamento causati da qualsiasi combustibile presente a bordo o proveniente dalla nave, e, se un avvenimento consiste in una serie di eventi che hanno la stessa origine, la responsabilità ricade sull'armatore che era tale nel momento in cui si è verificato il primo degli eventi.

Sono state individuate poi una serie di situazioni la cui dimostrata/provata irresponsabilità dell'armatore esclude che al medesimo possano essere ascritti eventuali illeciti da cui far derivare il regime di responsabilità civile che stiamo qui approfondendo.

L'art. 4 definisce l'elemento distintivo tra l'applicazione dei diversi regimi di responsabilità oggi esistenti a livello internazionale: quello attinente ai **“prodotti petroliferi o idrocarburi”** trasportati e quello attinente al **“combustibile della nave”**. Infatti la convenzione non trova applicazione ai danni da inquinamento contemplati dalla Convenzione sulla responsabilità civile con riferimento indiretto agli strumenti convenzionali del 1992, cui sopra abbiamo accennato.

L'art. 7 tratta dell'assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria, prescrivendo l'obbligo, per il proprietario registrato, di sottoscrivere un'assicurazione od altra garanzia finanziaria, quale potrebbe essere la garanzia di una banca o di un istituto finanziario, al fine di coprire la propria responsabilità per i danni da inquinamento per un importo equivalente ai limiti di responsabilità già

previsti dal regime di nazionale o internazionale limitazione applicabile, ma in ogni caso non superiore a un importo calcolato in conformità alla Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi.

In buona sostanza viene rilasciato un **“certificato”** che attesta l’esistenza di un’assicurazione o di un’altra garanzia finanziaria in corso di validità. Questo documento riporta i seguenti dati:

- a) nome della nave, lettere o numero di identificazione e porto di registrazione;
- b) nome del proprietario registrato e luogo ove egli ha la sede principale degli affari;
- c) numero IMO di identificazione della nave;
- d) tipo e durata della garanzia;
- e) nome e luogo della sede dell’assicurazione o della persona che concede la garanzia;
- f) periodo di validità del certificato.

Abbiamo su detto che la Convenzione sulla responsabilità civile per i danni causati dall’inquinamento da combustibile delle navi del 2001 è stata di recente ratificata dal legislatore nazionale con la Legge n. 19 del 01 febbraio 2010.

Orbene, alla luce dello strumento di ratifica *de qua* riteniamo necessario analizzare anche i principali punti della citata norma, anche perché, occorre puntualizzarlo, essa apporta importanti modifiche al D.P.R. n. 504 del 27 maggio 1978 “norme di attuazione della delega di cui alla legge 06.04.1977, n. 185 per assicurare l’esecuzione della Convenzione in materia di inquinamento da idrocarburi, adottata a Bruxelles nel 1969”.

Vengono individuate due “Autorità”, rispettivamente delegate “all’osservanza della convenzione” (art. 4), ed alla funzione di “Ente competente al rilascio del certificato assicurativo” (art. 5).

L’Autorità responsabile della vigilanza sull’osservanza della Convenzione è il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera**, che opererà sia a livello di attività di Port state control - PSC, secondo le direttive del Memorandum of understanding di Parigi del 1982, sia a livello di flag state, secondo la normativa nazionale sulle navi battenti bandiera italiana.

Ricade sulla competenza del Ministero per lo sviluppo economico il compito di conferire ad un ente idoneo l’abilitazione al rilascio del certificato di assicurazione previsto dalla Convenzione del 2001.

La Legge n. 19 del 01 febbraio 2010 ha inserito nel D.P.R. 504/78 gli istituti giuridici assicurativi previsti dalla Convenzione sulla responsabilità civile da danni causati da combustibile delle navi del 2001 dalla stessa ratificata nell’ordinamento giuridico nazionale. Viene inserito un altro comma all’art. 1 del D.P.R. 504/78 che introduce il parametro della “stazza lorda” dovendosi intendere quella calcolata conformemente alle regole sulla stazzatura dell’Allegato I della Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969 (TONNAGE 69).

Il parametro della “stazza lorda” appena citato si sostituisce a quello della quantità di idrocarburi trasportati - *navi che trasportano più di 2000 tonnellate di idrocarburi . . . omissis . .* – così significando che le navi aventi una stazza lorda superiore a 1000 tsl possono accedere e trattenersi nei porti nazionali e nelle stazioni terminali site nelle acque territoriali per effettuarvi operazioni commerciali e possono transitare nelle acque territoriali soltanto se sono munite del certificato assicurativo.

Nella legge di ratifica viene stabilito l’obbligo per il comandante di curare che, durante l’accesso, il trattenimento e il transito, il certificato assicurativo sia a bordo, nonché anche l’obbligo per il proprietario di depositare copia del certificato assicurativo presso l’ufficio di iscrizione della nave.

Viene infine sostituito l’art. 12 relativo al “regime sanzionatorio”. Di particolare rilevanza è la competenza del Capo del Compartimento Marittimo ad irrogare le sanzioni amministrative stabilite dalla legge 19/2010. Esso opererà nella veste di “autorità competente” a ricevere il rapporto” ex. art. 17 della legge 689/81. Per ultimo la procedura amministrativa da seguire ai fini della rilevazione, contestazione e notifica delle violazioni amministrative è chiaramente quella di cui alla legge di depenalizzazione del 1981.

Cristian Rovito

*Pubblicato il 2 giugno 2010*

<sup>1</sup>

La Z.E.E. ai sensi dell’art. 70 della Convenzione di Montegobay del 1992 sul diritto del mare.