

LA RESPONSABILITÀ PER DISASTRO AMBIENTALE

SOMMARIO — 1. *La normativa uniforme in tema di responsabilità per disastri ambientali* — 2. *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi: Ambito di applicazione* — 3. *Segue: Soggetto responsabile* — 4. *Segue: La limitazione della responsabilità* — 5. *Segue: L'obbligo di assicurazione* — 6. *Segue: La domanda di indennizzo* — 7. *Il Fondo internazionale per il risarcimento dei danni conseguenti ad inquinamento da idrocarburi* — 8. *L'intervento risarcitorio del Fondo* — 9. *L'imputazione al Fondo di cui alla IFC* — 10. *Il danno da inquinamento* — 11. *Gli accordi internazionali privati sull'assicurazione della responsabilità civile in materia di danni da inquinamento marino* — 12. *La normativa interna sull'inquinamento da idrocarburi* — 13. *La responsabilità per il trasporto di materie fissili o radioattive* — 14. *La responsabilità per esercizio di nave nucleare* — 15. *Ipotesi ricostruttive in tema di responsabilità per disastro ambientale* — 16. *Segue: La responsabilità aggravata (oggettiva, assoluta, canalizzata)* — 17. *Segue: La responsabilità per garanzia* — 18. *Segue: La garanzia autonoma* — 19. *Segue: La copertura assicurativa* — 20. *Segue: La ripartizione del rischio d'impresa* — 21. *Conclusioni. Dalla responsabilità catastale alla responsabilità sociale.*

1. *La normativa uniforme in tema di responsabilità per disastri ambientali* — L'esigenza di proteggere il pianeta e lo studio dei mezzi per rimediare alle aggressioni all'ambiente sono divenuti già da decenni problemi prioritari ⁽¹⁾. Tuttavia è solo negli ultimi anni che viene avvertita come indispensabile dagli operatori del settore una risposta giuridica in merito alla prevenzione, alla repressione ed al risarcimento dei danni provocati da talune specifiche attività intrinsecamente pericolose per l'ambiente marino. In particolare, la questione venne percepita come non più rinviabile a seguito di specifici e disastrosi casi, che hanno indotto la Comunità internazionale a dotarsi di una normativa uniforme, concretizzatasi successivamente in una serie di convenzioni settoriali, tra le quali vanno annoverate sicuramente la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per danni conseguenti all'inquinamento da idrocarburi (adottata a Bruxelles il 29 novembre 1969 e nota come CLC), la Convenzione sulla creazione di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni da inquinamento da idrocarburi (adottata anch'essa a Bruxelles il 18 dicembre 1971, denominata IFC) che costituisce un'integrazione della prima, la Convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, completata dalla Convenzione complementare di Bruxelles del 31 gennaio 1963 ⁽²⁾ e dalla Convenzione di Bruxelles del 17 dicembre 1971 che ne garantisce l'applicabilità e, infine, la Convenzione di Bruxelles del 25 maggio 1962 sulla responsabilità per l'armatore di nave nucleare, non ancora in vigore.

L'insieme normativo determinato dal coacervo degli interventi del legislatore uniforme, sebbene non indotto da un criterio sistematico, si presta comunque ad una lettura integrata, soprattutto in tema di ricostruzione della nozione di responsabilità dalle stesse disegnata, sicché ne appare giustificata una trattazione unitaria.

2. *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi: Ambito di applicazione* — Il 18 Marzo 1967 la petroliera «Torrey Canyon», battente bandiera di comodo liberiana e proveniente dal Kuwait, si incagliò a largo delle coste della Cornovaglia sulle secche di Seven Stones, località compresa fra le isole di Scilly e Land's End ⁽³⁾. La grossa petroliera di circa 125.000 tonnellate, sebbene fosse dotata della più innovativa strumentazione tecnologica, non riuscì ad evitare l'urto con le rocce in seguito al quale si aprì una falla nello scafo. Dall'incidente, nonostante gli interventi della Royal Navy, si riversarono in mare circa 860.000 barili (107.000 tonnellate) di petrolio greggio. La catastrofe si rivelò immediatamente agli occhi della intera comunità internazionale in tutta la sua gravità e le conseguenze, in termini di danno ambientale, si distinsero per la loro portata. Gli effetti causati dall'incidente sia in termini economici che squisitamente ambientali furono indubbiamente elevatissimi. Gli interventi e i tentativi di riportare la zona colpita dall'inquinamento ambientale alle condizioni precedenti per quanto rapidi, non poterono mai pienamente ristabilire la situazione preesistente ⁽⁴⁾. Tale circostanza ha certamente rappresentato un fattore determinante,

imprimendo un'accelerazione alle dinamiche internazionali in materia di tutela ambientale, che ha portato alla stesura della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per danni conseguenti all'inquinamento da idrocarburi (CLC) che ancora detta attualmente il generale regime di responsabilità per simili sinistri ⁽⁵⁾.

La CLC si applica esclusivamente ai danni da inquinamento accaduti sul territorio di uno Stato contraente, comprensivo del mare territoriale nonché alle misure preventive approntate per evitare o almeno ridurre tali danni (art. 2, CLC). I danni da inquinamento, poi, vanno intesi restrittivamente e indicati nei soli danni conseguenti allo spandimento in mare di idrocarburi fuoriusciti da una nave o da un galleggiante in cui tali idrocarburi fossero trasportati alla rinfusa. Sono conseguentemente escluse le navi passeggeri e quelle a carico secco, a meno che, al momento dell'incidente, non trasportino idrocarburi alla rinfusa come carico. Gli idrocarburi considerati dalla CLC, infine, sono tutti gli oli persistenti, come il petrolio, la nafta, il gasolio pesante ⁽⁶⁾.

Restano esclusi, stante la chiara lettera della norma in tal senso, i danni causati in alto mare.

Le disposizioni della Convenzione non si applicano alle navi da guerra ed alle altre navi appartenenti allo Stato o da esso utilizzate e destinate esclusivamente, all'epoca considerata, ad un servizio di Stato non commerciale. Al contrario le navi appartenenti ad uno Stato ed utilizzate a fini commerciali rientrano nell'applicazione della Convenzione, per cui lo Stato può essere convenuto in giudizio per il risarcimento e non può ivi avvalersi delle eccezioni spettanti allo stesso in quanto Stato sovrano.

3. *Segue: Soggetto responsabile* — Il soggetto su cui grava la responsabilità per l'inquinamento da idrocarburi è colui che risulta essere il proprietario della nave ⁽⁷⁾. Il termine «proprietario», ai sensi della Convenzione, denota la persona a nome della quale la nave è immatricolata ovvero — in caso di mancanza di immatricolazione — la persona a cui *appartiene* la nave (art. 2, § 3, CLC). Nel caso in cui la nave appartenga ad uno Stato ma viene utilizzata da una compagnia e questa è registrata come esercente, con il termine «proprietario» deve intendersi tale compagnia (art. 2, § 3, CLC).

Il momento in cui viene in emersione la qualità di proprietario ai fini dell'applicazione della normativa in esame è il momento dell'incidente. Nel caso in cui l'incidente venga a consistere non in un fatto temporalmente determinato, ma in una successione di fatti tutti casualmente legati all'inquinamento, si ritiene responsabile colui che era proprietario al momento del primo di tali fatti (art. 3, § 1, CLC). La responsabilità gravante in capo al proprietario della nave può essere esclusa solo in particolari e specifiche ipotesi ⁽⁸⁾. Precisamente il proprietario non è responsabile se prova che il danno da inquinamento è derivato da un fatto di guerra, di ostilità, di guerra civile, di insurrezione o da fenomeno naturale di carattere eccezionale e irresistibile ovvero se è derivato interamente dalla circostanza per cui un terzo deliberatamente ha agito o omesso di agire nell'intento di causare un danno ovvero, infine, se il danno è derivato interamente dalla negligenza o da altra azione pregiudizievole di un governo o di altra autorità responsabile del mantenimento di fuochi o di altri ausili alla navigazione, nell'esercizio di tale funzione (art. 3, § 2, CLC).

Quando le perdite o gli scarichi si sono prodotti da più di una nave e ne è scaturito un danno da inquinamento si ritengono responsabili in solido tutti i proprietari delle navi in questione e per la totalità del danno, se non è possibile ripartire la responsabilità del sinistro. Ciò va a vantaggio dei soggetti danneggiati che non sono costretti a provare su chi in particolare ricade la responsabilità dell'evento.

La individuazione del soggetto tenuto al risarcimento nel proprietario della nave comporta che alcune volte potrebbe essere chiamato a rispondere dei danni da inquinamento un soggetto diverso dall'armatore. Questo avviene nei casi in cui la nave da cui deriva l'inquinamento sia condotta in locazione da un *bare-boat charterer* ovvero sia oggetto di *leasing*.

L'individuazione del proprietario come soggetto responsabile è uno degli aspetti più interessanti della normativa introdotta dalla CLC forse per motivi di praticità e di favore per le vittime di tale tipo di danni, attesa la più facile individuazione del proprietario — perché registrato — rispetto all'armatore. Di contro può affermarsi che pure l'armatore è normalmente registrato e, quindi, non si comprende tale maggiore favore, soprattutto alla luce della considerazione per cui nel caso in cui manchi la registrazione dell'armamento il proprietario si presume anche armatore, mentre laddove manchi la registrazione della nave è necessario risalire all'effettivo proprietario ⁽⁹⁾.

4. *Segue: La limitazione della responsabilità* — Connaturata ad ogni caso di responsabilità aggravata è la ipotesi di limitazione della stessa. In tal senso la CLC prevede che il proprietario della nave ha il diritto di limitare la sua responsabilità per ogni incidente ad un determinato importo

per ogni tonnellata di stazza della nave ⁽¹⁰⁾, che comunque non eccede la somma totale di 89.770.000 diritti speciali di prelievo (art. 5, § 1, CLC). La limitazione operata dal proprietario viene meno se l'incidente è causato da colpa personale dello stesso per cui questi non potrà avvalersi della limitazione prevista (art. 5, § 2, CLC).

Altro corollario naturale alla limitazione di responsabilità è la costituzione di un fondo apposito per la somma pari al limite della sua responsabilità presso un tribunale od ogni altra autorità competente di uno qualsiasi degli Stati contraenti, nel quale venga intrapresa un'azione per il risarcimento del danno da inquinamento. Tale fondo può essere costituito sia col deposito di una somma, sia con la presentazione di una garanzia bancaria (o di ogni altra garanzia accettabile) ammessa dalla legislazione dello Stato contraente sul cui territorio il fondo è costituito e ritenuta soddisfacente dal tribunale o da ogni altra autorità competente.

Il riparto del fondo fra i creditori si effettua in proporzione all'entità dei crediti ammessi secondo le regole proprie quindi delle procedure concorsuali. Se il proprietario o chi per lui (il suo preposto o il suo mandatario, o ogni altra persona che ha fornito l'assicurazione o la garanzia finanziaria), prima della distribuzione del fondo ha versato un indennizzo per danno da inquinamento, detta persona è surrogata — sino al concorso della somma che ha pagato — nei diritti che sarebbero spettati alla persona indennizzata a stregua dei criteri previsti nella Convenzione.

Il diritto di surroga previsto dalla CLC può essere esercitato da persona diversa da quelle ivi menzionate in relazione ad ogni somma che questa abbia versato per risarcire il danno da inquinamento, sotto riserva che tale surrogazione sia autorizzata dalla legge nazionale applicabile.

Quando il proprietario od ogni altra persona prova che potrebbe essere costretta a pagare ulteriormente, in tutto o in parte, una somma per cui avrebbe beneficiato di surroga ove l'indennità fosse stata versata prima della distribuzione del fondo, il tribunale, od ogni altra autorità competente dello Stato nel quale il fondo è costituito, può ordinare che una somma sufficiente venga provvisoriamente accantonata per consentire all'interessato di far valere, successivamente, i suoi diritti sul fondo.

Nei limiti di ragione, le spese sopportate ed i sacrifici consentiti volontariamente dal proprietario per evitare o ridurre un inquinamento gli conferiscono — sul fondo — diritti equivalenti a quelli degli altri creditori.

I benefici della limitazione si estendono anche a coloro i quali ai sensi della CLC ovvero delle regole generali in materia di responsabilità ed assicurazione potrebbero essere chiamate a pagare. Pertanto, correlativamente, anche l'assicuratore, od ogni altra persona che ha prestato la garanzia finanziaria, può costituire un fondo alle stesse condizioni e con gli stessi effetti previsti per l'ipotesi in cui il fondo venga costituito dal proprietario. Un tal fondo può essere costituito anche in caso di colpa personale del proprietario ma la costituzione, in tal caso, non arreca pregiudizio ai diritti vantati dalle vittime nei confronti del proprietario della nave.

Se, dopo l'incidente, il proprietario ha costituito un fondo ed ha diritto a limitare la sua responsabilità, non può essere esercitato su altri beni del proprietario nessun diritto ad indennizzo per danni da inquinamento conseguenti all'incidente. Il tribunale o altra autorità competente dello Stato contraente deve ordinare il dissequestro della nave o di altri beni appartenenti al proprietario, sequestrati a seguito di domanda di risarcimento per danni da inquinamento, causati dallo stesso incidente, e deve provvedere analogamente verso ogni cauzione ed altra garanzia depositata al fine di evitare un tal sequestro. Ovviamente tali disposizioni si applicano solo se il fondo è stato validamente creato e se può essere utilmente usato per il risarcimento.

5. *Segue: L'obbligo di assicurazione* — Nell'ambito della Convenzione assume una notevole rilevanza l'obbligo di tenere assicurata la nave per la responsabilità da inquinamento ⁽¹¹⁾. Il proprietario di una nave immatricolata in uno Stato contraente e che trasporta più di 2.000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa come carico è tenuto a sottoscrivere una assicurazione od altra garanzia finanziaria, come una cauzione bancaria o un certificato rilasciato da un fondo internazionale d'indennizzo, di un importo stabilito in applicazione ai limiti di responsabilità, per coprire la sua responsabilità per danni da inquinamento, in conformità alle disposizioni della CLC. In mancanza di tale assicurazione la nave non può navigare.

Va rilasciato un certificato per ciascuna nave (*blue card*), attestante la attuale sussistenza di una assicurazione o garanzia finanziaria, in conformità alle disposizioni della CLC. Esso è rilasciato o vistato dall'autorità competente dello Stato d'immatricolazione, il quale deve attestare che la nave soddisfa alle sopradette disposizioni ⁽¹²⁾ ed è redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia, ma se la lingua impiegata non è né l'inglese né il francese, il testo contiene la

traduzione in una di tali lingue. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave ed una copia di esso deve essere depositata presso il servizio che tiene il registro d'immatricolazione della nave.

L'assicurazione o l'altra garanzia finanziaria non è ritenuta valida se essa può perdere efficacia, per una ragione diversa dallo spirare del termine di validità indicato nel certificato, prima di tre mesi dal giorno in cui ne viene dato preavviso all'autorità a meno che il certificato non sia stato restituito a questa autorità un nuovo certificato valido non sia stato rilasciato prima della scadenza di questo termine. Tali statuizioni si applicano parimenti ad ogni modifica dell'assicurazione o garanzia finanziaria che comporti la conseguenza di non soddisfare più le prescrizioni in materia previste dalla Convenzione (¹³).

È, altresì, prevista l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore da parte del danneggiato, per cui ogni domanda per risarcimento di danni da inquinamento può essere proposta direttamente contro l'assicuratore o la persona che ha prestato la garanzia finanziaria che copre la responsabilità del proprietario per i danni da inquinamento. In tal caso, il convenuto può — sussista o meno colpa personale del proprietario — avvalersi dei limiti di responsabilità previsti.

Il convenuto può avvalersi, inoltre, dei mezzi di difesa che potrebbero essere personalmente invocati dal proprietario (ad eccezione di quelli scaturenti dal fallimento o dalla sussistenza di un procedimento di liquidazione del proprietario) ed eccipire la circostanza per cui i danni da inquinamento derivano da una colpa intenzionale del proprietario stesso, ma non può avvalersi degli altri mezzi di difesa che avrebbe potuto invocare in un'azione intentata dal proprietario nei suoi confronti. Il convenuto può, in ogni caso, obbligare il proprietario ad intervenire nella procedura, accanto a lui.

Il fondo costituito da assicurazione od altra garanzia finanziaria in applicazione della Convenzione non è utilizzabile se non per il regolamento delle indennità dovute in conseguenza dell'applicazione della Convenzione stessa.

Uno Stato contraente non può autorizzare una nave a commerciare ove la stessa non sia munita di certificato. Inoltre, gli Stati contraenti devono fare in modo che, alla stregua della legislazione nazionale, ogni nave che entri nei suoi porti o che li abbandoni o che arrivi in installazioni terminali situate al largo delle coste, nel suo mare territoriale, o che le abbandoni, ove trasporti effettivamente più di 2.000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa come carico, sia coperta da una assicurazione od altra garanzia finanziaria rispondente alle esigenze della Convenzione, a prescindere dal luogo d'immatricolazione di questa.

Se una nave di proprietà dello Stato non è coperta da assicurazione o da altra garanzia finanziaria, le pertinenti disposizioni non si applicano ad essa. Questa nave deve, tuttavia, essere munita di un certificato conforme a quanto previsto dalla Convenzione e rilasciato dalle autorità competenti dello Stato d'immatricolazione, attestante che la nave è di proprietà di tale Stato e che la sua responsabilità è coperta nel quadro dei limiti previsti.

6. *Segue: La domanda di indennizzo* — Allorché un incidente ha causato un danno da inquinamento sul territorio (ivi compreso il mare territoriale) di uno o più Stati contraenti o sono state prese misure preventive per prevenire o attenuare ogni danno da inquinamento su tali territori (ivi compreso il mare territoriale), può essere presentata domanda d'indennizzo, di cui deve essere data notizia al convenuto in un termine ragionevole, davanti ai tribunali di tale o tali Stati. È lo Stato contraente che deve curare che i propri tribunali abbiano la competenza a conoscere di tali azioni di risarcimento. Inoltre, dopo la costituzione del fondo, i tribunali dello Stato in cui il fondo viene costituito sono gli unici competenti a statuire sulle questioni di riparto e di distribuzione del fondo.

Le decisioni prese dal tribunale competente in virtù della Convenzione vengono riconosciute in ogni altro Stato contraente, tranne nei casi in cui la decisione sia stata ottenuta con frode oppure il convenuto non abbia ricevuto avviso in termini ragionevoli e non sia stato posto in grado di presentare la sua difesa. Tali decisioni, inoltre, sono esecutive in ogni Stato contraente, dal momento in cui le procedure richieste in detto Stato siano state compiute. Tali procedure non possono autorizzare il riesame nel merito della domanda.

I diritti ad indennizzo previsti dalla Convenzione si estinguono in difetto di azione giudiziaria intentata in applicazione delle disposizioni della Convenzione stessa entro tre anni dalla data in cui il danno si è verificato. In ogni caso, nessuna azione giudiziaria può essere intentata dopo sei anni dalla data in cui si è verificato l'incidente che ha prodotto il danno. Nell'ipotesi in cui tale incidente si sia verificato in più fasi, il termine di sei anni decorre dalla prima di queste fasi. Il termine in questo caso è il doppio perché il danno, come evento pregiudizievole, può verificarsi anche a distanza di tempo dall'incidente.

7. *Il Fondo internazionale per il risarcimento dei danni conseguenti ad inquinamento da idrocarburi* — Con la Convenzione internazionale sulla creazione di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni conseguenti ad inquinamento da idrocarburi, firmata a Bruxelles il 18 dicembre 1971, detta IFC, è stato costituito — appunto — un «Fondo internazionale per il risarcimento dei danni conseguenti all'inquinamento da idrocarburi» con la finalità di garantire un risarcimento per i danni da inquinamento nella misura in cui la protezione accordata dalla Convenzione sia insufficiente, nonché di esonerare il proprietario della nave dall'onere finanziario addizionale impostogli dalla Convenzione sulla responsabilità, subordinando tale esonero a condizioni tendenti a garantire il rispetto delle convenzioni sulla sicurezza marittima e di altre convenzioni.

Il Fondo è riconosciuto, in conformità alla legge di ogni Stato contraente, come persona giuridica capace di divenire soggetto di diritti e obblighi e di essere parte in qualsiasi azione intentata davanti ai tribunali dello Stato medesimo. Ogni Stato contraente deve riconoscere l'Amministratore del Fondo come rappresentante legale del Fondo.

La IFC ha sostanzialmente lo stesso ambito di applicazione della CLC, per cui, per quel che riguarda il risarcimento, è limitato ai soli danni da inquinamento verificatisi sul territorio — ivi compreso il mare territoriale — di uno Stato contraente nonché alle misure destinate a prevenire o ridurre tali danni; per quanto attiene agli oneri in capo ai proprietari e loro garanti per gli effetti della CLC, ai soli danni da inquinamento causati sul territorio — ivi compreso il mare territoriale — di uno Stato parte della Convenzione sulla responsabilità da una nave immatricolata in uno Stato contraente o battente la bandiera di questo, nonché alle misure destinate a prevenire o ridurre tali danni.

8. *L'intervento risarcitorio del Fondo* — Al fine di adempiere alle sue funzioni il Fondo è tenuto a risarcire qualsiasi persona che abbia subito un danno da inquinamento se tale persona non ha potuto ottenere un adeguato risarcimento dei danni in base alla Convenzione sulla responsabilità, nei casi in cui la Convenzione sulla responsabilità non prevede alcuna responsabilità per i danni in questione oppure se il proprietario responsabile ai sensi della Convenzione sulla responsabilità è finanziariamente incapace di adempiere completamente ai suoi obblighi e qualsiasi garanzia sottoscritta in applicazione della suddetta Convenzione non copre i danni in questione o non è sufficiente a soddisfare le richieste di risarcimento di tali danni (¹⁴) o, infine, se i danni eccedono i limiti della responsabilità del proprietario. A tal fine sono considerati danni da inquinamento (e come tali da risarcire da parte del Fondo) anche le spese ed i sacrifici sopportati volontariamente dal proprietario per prevenire o ridurre l'inquinamento, purché ragionevoli.

Il Fondo è esonerato dagli obblighi previsti se prova che il danno da inquinamento è stato causato da un atto di guerra, di ostilità, guerra civile, insurrezione o che è dovuto a perdite o scarichi di idrocarburi provenienti da una nave da guerra o altra nave appartenente ad uno Stato o da quest'ultimo utilizzata e destinata esclusivamente ad un servizio di Stato non commerciale al momento dell'incidente. È inoltre esentato se il richiedente non può provare che il danno è dovuto ad un incidente che coinvolge una o più navi.

A differenza che per il regime di responsabilità previsto nella CLC il fondo limita il suo oggetto ai danni provocati da idrocarburi minerali persistenti con esclusione degli oli lubrificanti e dell'olio di balena.

Il limite complessivo determinato dalla combinata applicazione della CLC e della IFC è di 203.000.000 di diritti speciali di prelievo aumentati a 300.740.000 diritti speciali di prelievo in periodi di elevata contribuzione finanziaria (¹⁵).

In ogni caso tuttavia il Fondo è esonerato da ogni obbligo previsto se i danni da inquinamento sono stati causati da *wilful misconduct* dello stesso proprietario. Il Fondo può essere esonerato in tutto o in parte dagli obblighi che gli incombono nei confronti del proprietario e del suo garante se prova che per colpa personale del proprietario la nave da cui provengono gli idrocarburi che hanno causato l'inquinamento non ha rispettato le prescrizioni stabilite dalle convenzioni sulla tutela del mare e se l'incidente o il danno è dovuto in tutto o in parte al fatto che tali prescrizioni non sono state rispettate.

In ogni caso le spese e i sacrifici sopportati volontariamente dal proprietario per prevenire o ridurre un inquinamento sono considerati, se ragionevoli, come danni rientranti nella responsabilità del proprietario, il che costituisce un importante incentivo all'intervento del proprietario al fine di porre in essere tutte le misure ragionevoli per limitare i danni da spandimento. Per il combinato disposto degli artt. 3 e 5, la IFC prevede il rimborso ai proprietari di navi-cisterna, o dei loro garanti, oltre determinati ammontari, di quanto da essi corrisposto ai terzi danneggiati o di quanto

esborsato a causa delle misure preventive prese per prevenire o limitare i danni, ma solo nei riguardi di danni da inquinamento minacciati o causati al territorio (compreso il mare territoriale) di uno Stato parte alla CLC, da una nave immatricolata e battente bandiera di uno Stato contraente.

All'ottenimento del rimborso degli oneri sostenuti, è ammesso solo il proprietario di una nave immatricolata in uno Stato che abbia ratificato sia la CLC che la IFC (o il suo garante). Mentre è sufficiente che il territorio in cui si è verificato il danno (o minaccia di danno) appartenga ad uno Stato che sia parte della sola CLC. Il Fondo è esonerato dal detto obbligo se i danni da inquinamento sono stati causati da dolo del proprietario della nave o da colpa personale del proprietario stesso per la mancata osservanza delle prescrizioni formulate in una serie di Convenzioni tassativamente enumerate all'art. 5, § 3, lett. a), ove il danno sia conseguente a tali inadempienze da parte delle navi danneggiate. I diritti al risarcimento e all'indennizzo nei confronti del Fondo si estinguono in mancanza di azione giudiziaria intentata nei tre anni successivi alla data in cui si è verificato il danno. Trascorsi sei anni dalla data in cui si è verificato l'evento nessuna azione può più essere intentata.

L'azione volta ad ottenere il risarcimento o l'indennizzo va proposta innanzi agli organi previsti come competenti dalla CLC. Se viene iniziata un'azione davanti all'autorità competente per il risarcimento derivante dall'applicazione della CLC, le azioni nei confronti del Fondo vanno presentate davanti alla stessa autorità. Se uno Stato è sottoscrittore della CLC e non della IFC l'azione per nei confronti del Fondo, può, a scelta dell'attore, essere intentata sia davanti al tribunale competente dello Stato dove si trova la sede principale del Fondo sia davanti a qualsiasi tribunale di uno Stato aderente alla IFC che sia competente ai sensi della CLC.

Gli Stati contraenti sono tenuti ad adottare tutte le disposizioni necessario affinché il Fondo possa intervenire come parte in ogni procedura giudiziaria intrapresa davanti ad un tribunale competente di tale Stato contro il proprietario della nave o il suo garante, anche perché il Fondo non è vincolato da alcuna sentenza o altra decisione emessa in seguito ad un giudizio in cui non sia stato parte né da alcuna composizione bonaria di cui non sia stato parte. Al contrario, ogni sentenza emessa a carico del Fondo da un tribunale competente (che è divenuta esecutiva nello Stato di origine e che non può più costituire oggetto di gravame ordinario) è riconosciuta come esecutiva in ogni Stato contraente. Per le somme versate per risarcire i danni, il Fondo acquista per surrogazione tutti i diritti che, ai sensi della Convenzione sulla responsabilità, sarebbero spettati alla persona in tal modo indennizzata e che questa avrebbe potuto far valere contro il proprietario o il suo garante.

Il Fondo è alimentato mediante contributi che sono versati, per ogni Stato contraente, da tutte le persone che, nel corso dell'anno civile menzionato hanno ricevuto una quantità totale superiore alle 150.000 tonnellate di idrocarburi soggetti a contributo trasportati per mare fino a destinazione nei porti o negli impianti terminali dello Stato in questione e di idrocarburi soggetti a contributo trasportati per mare e scaricati in un porto o in un impianto terminale di uno Stato contraente, in ogni impianto situato sul territorio di uno Stato contraente. L'importo dei contributi è stabilito dall'Assemblea del Fondo che provvede pure a fare il bilancio del Fondo.

Ciascuno Stato contraente ha cura di adottare le misure per assicurare che si adempia l'obbligo di contribuire al Fondo, in conformità alle disposizioni della presente Convenzione, per quanto riguarda gli idrocarburi ricevuti sul suo territorio. Esso adotta tutte le misure legislative appropriate, comprese le sanzioni che ritiene necessarie, per far sì che tale obbligo abbia effettiva esecuzione, con la riserva — tuttavia — che tali misure riguardino solo le persone che sono tenute a contribuire al Fondo.

9. *L'imputazione al Fondo di cui alla IFC* — In base all'art. 4, § 1, della Convenzione IFC, il Fondo è tenuto a risarcire i danni a quei soggetti che non hanno potuto ottenere una riparazione adeguata con gli strumenti previsti dalla CLC nei casi in cui non è stato possibile individuare alcuna responsabilità o quando il soggetto responsabile non è in grado di adempiere alle proprie obbligazioni o ancora quando l'entità del danno eccede il limite risarcitorio previsto dalla CLC. Tra le voci di danno che possono essere risarcite dal Fondo sono presenti anche le misure preventive. Si rinviene evidente la *ratio* della norma nella volontà del legislatore di favorire l'adozione delle misure antinquinamento.

I casi di esenzione dell'obbligo di risarcimento da parte del fondo coincidono sostanzialmente con quelli previsti dalla CLC, sicché, in definitiva, il sistema di responsabilità delineato dal complesso normativo della CLC-IFC può essere definito in prima analisi come assumente una responsabilità aggravata anche se non oggettiva, caratterizzata da una tendenziale doppia canalizzazione⁽¹⁶⁾, nel senso che l'imputazione della obbligazione risarcitoria avviene nei confronti dei soggetti indicati dal legislatore e, cioè, verso il proprietario della nave e verso il Fondo

internazionale istituito dalla convenzione IFC. A ciò, poi, si aggiunge una doppia limitazione e una restrizione dell'area del danno risarcibile⁽¹⁷⁾.

10. *Il danno da inquinamento* — I danni da inquinamento consistono in ogni tipo di perdita o danno causato all'esterno della nave che trasporta idrocarburi come carico alla rinfusa. Tale locuzione, nella sua applicazione pratica, va puntualizzata e specificata.

In primo luogo viene in emersione il danno all'ambiente marino, ma sul punto non vi è stata unanimità di vedute. Da una parte⁽¹⁸⁾ si è ritenuto che esso non è risarcibile in base alla considerazione che lo Stato non avrebbe sul mare territoriale un diritto di natura patrimoniale ma soltanto un diritto di sovranità e, conseguentemente, non potrebbe vantare alcuna pretesa risarcitoria, ma contro si deve rammentare che in base all'art. 36 c. nav., che contiene l'equiparazione espressa, sia pure limitata ai soli fini del regime concessorio, del mare territoriale ai beni demaniali marittimi, si può chiaramente asserire che il diritto vantato dallo Stato non sia soltanto un diritto di sovranità, atteso che l'equiparazione ai beni demaniali ne comporta l'inclusione nella categoria e, per l'effetto, configura un diritto di proprietà in capo allo Stato per detto bene. D'altra parte⁽¹⁹⁾ ha ritenuto risarcibile in base quantomeno all'argomento per cui se si ritiene non risarcibile il danno ambientale, a maggior ragione non dovrebbero essere risarcibili nemmeno i costi e le conseguenze delle misure preventive adottate per scongiurare tale danno all'ambiente marino.

Si deve considerare risarcibile anche il danno da lucro cessante cioè riferito ai casi in cui l'inquinamento abbia influito sui redditi delle attività connesse al mare come la pesca o il turismo⁽²⁰⁾.

Vanno senza dubbio considerate, poi, le misure preventive, sebbene queste, quando adottate dal proprietario della nave da cui proviene l'inquinamento, non costituiscono esattamente un elemento del danno, ma sono piuttosto una forma di riparazione in forma specifica⁽²¹⁾.

Vengono in emersione, infine, le *pre-spill measures*, con le quali si intendono quelle misure preventive che sono state adottate allorché si presenta il rischio di una fuoruscita di idrocarburi, ma questo rischio non si sia ancora tramutato in una perdita effettiva. In argomento si discute se il costo di tali misure rientri nella nozione di danno risarcibile così come definito dalla CLC, ma pare preferibile la soluzione che fa rientrare le *pre-spill measures* nelle misure preventive, che sono finalizzate, appunto, «to prevent or minimize pollution damage», per cui, ove siano state affrontate delle spese per prevenire l'inquinamento nel territorio o nel mare territoriale di uno degli Stati contraenti, ci si trova comunque di fronte a spese che rientrano nel concetto di danno previsto dalla CLC. Alla stessa conclusione si giunge, poi, se si considera quella che è la *ratio* dell'inclusione delle misure preventive adottate dal proprietario della nave nell'ambito del «*pollution damage*», *id est* incoraggiare il proprietario ad adottare quelle misure idonee a ridurre o addirittura ad impedire l'effettivo verificarsi della fuoruscita di idrocarburi. Al contrario, se non si conviene con tale interpretazione, ci troveremmo di fronte all'assurdo per cui il proprietario della nave avrebbe interesse a porre in essere le misure preventive solo dopo essersi assicurato almeno una minima fuoruscita di idrocarburi⁽²²⁾.

11. *Gli accordi internazionali privati sull'assicurazione della responsabilità civile in materia di danni da inquinamento marino* — La storia recente ha conosciuto due importanti accordi stipulati per assicurare la responsabilità per inquinamento da idrocarburi il TOVALOP (*Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*) e il CRISTAL (*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*).

Il primo, sottoscritto il 7 gennaio 1969 dai sette più grandi armatori e o noleggiatori di navi cisterna del mondo, si concretizzava nell'impegno, assunto dai proprietari (armatori) di navi-cisterna, parti contraenti l'Accordo, di provvedere, in caso di fuoriuscita d'idrocarburi, sia direttamente alle misure di pulizia dell'ambiente marino inquinato, sia al rimborso delle spese ragionevolmente sostenute dal Governo interessato. Era, inoltre, stabilito che ciascuna parte contraente l'Accordo fosse munita di una copertura assicurativa (od altro strumento finanziario) sufficiente a garantire l'adempimento dei propri impegni.

Il CRISTAL, adottato dalle grandi compagnie petrolifere — nella loro veste di armatrici (o noleggiatrici) di flotte cisterne — il 14 gennaio 1971, è uno strumento volontario originariamente creato per far fronte alle responsabilità addizionali dei proprietari di navi-cisterna nei confronti delle vittime di danni da idrocarburi eccedenti il limite previsto dal TOVALOP o dalla CLC 1969.

Qualora sia applicabile la IFC, il CRISTAL non è tenuto a risarcire i danni ai terzi danneggiati; dovrà, invece, indennizzare i terzi ove sia applicabile la CLC, ma non la IFC. Il

«Contratto» fu, dunque, ideato nell'attesa che venisse perfezionata e adottata la FUND 1971 alla cui entrata in vigore il CRISTAL avrebbe cessato di essere operante, o, comunque,, avrebbe cessato di esserlo nei confronti di quei paesi che l'avrebbero ratificata, analogamente a quanto previsto per il TOVALOP in relazione alla CLC 1969.

Entrambi i sistemi sono stati ritenuti non più necessari e ne è stato stabilito l'abbandono nel febbraio del 1997 nel momento in cui è stata firmata la nuova convenzione IFC nel 1992 entrata in vigore nel 24 maggio 2002.

12. *La normativa interna sull'inquinamento da idrocarburi* — Accanto alla normativa internazionale, sussiste pure una disciplina nazionale che interviene a regolare la responsabilità nei casi di inquinamento marino da spargimento di idrocarburi in mare. La norma è contenuta nell'art. 21, l. 31 dicembre 1982 n. 979 recante disposizioni per la difesa del mare ⁽²³⁾.

Come rilevato in precedenza, la CLC si applica (art. 2) ai danni (comprensivi delle misure prese dopo il sinistro per prevenire o ridurre i danni stessi) da inquinamento provocato dallo scarico da navi di idrocarburi trasportati alla rinfusa, verificatisi nel territorio o nel mare territoriale di uno Stato contraente.

Dal canto suo l'art. 21 della l. 979/1982 si applica ai danni subiti dallo Stato italiano arrecati alle risorse marine (comprese le spese sostenute dallo Stato per la pulizia delle acque e degli arenili) da inquinamento provocato da idrocarburi e da tutte le altre sostanze indicate nell'allegato alla legge, versati in mare da navi nel mare territoriale italiano e, per le navi italiane, anche fuori del mare territoriale. Lo scarico deve derivare da un comportamento doloso o colposo, oppure essere effettuato per la sicurezza della propria o di altra nave, oppure essere causato da un'avarìa o perdita inevitabile ancorché ogni ragionevole precauzione sia stata presa per impedirlo o ridurlo.

Si può evidenziare che la norma della CLC che determina il proprio ambito di applicazione non richiede la presenza di alcun elemento di estraneità. Ci si pone dunque il problema se essa possa applicarsi anche a danni arrecati in Italia da nave italiana nel corso di un trasporto nazionale. In caso affermativo, le due normative (la CLC e la l. 979/1982) interferiranno vicendevolmente, sicché non è chiaro quale debba avere priorità di applicazione, poiché ciascuna di esse appare per alcuni aspetti speciale e per altri generale rispetto all'altra. Ed infatti, la legge è speciale rispetto alla CLC con riferimento al soggetto che abbia sopportato i danni (solo lo Stato italiano) e alla natura dei danni stessi (solo danni alle risorse marine); per contro, la CLC è speciale rispetto alla legge con riguardo alle materie inquinanti (solo idrocarburi) e al luogo dell'inquinamento (solo il territorio o il mare territoriale).

Il problema va risolto considerando che la dottrina internazionalista prevalente, col conforto della giurisprudenza, ritiene che le convenzioni di diritto uniforme in genere, quand'anche non richiedano espressamente elementi di estraneità per la loro applicazione, non sono applicabili a relazioni esclusivamente interne, salvo espressa previsione ⁽²⁴⁾. Se dunque la CLC si applica solo in presenza di elementi di estraneità ⁽²⁵⁾, se ne può affermare il carattere di specialità rispetto alla l. 979/1982 e quindi la priorità nell'applicazione. Su tale presupposto, l'art. 21 della l. 979/1982 assume un ambito di applicazione piuttosto ristretto. Esso si applica ai danni alle risorse marine subiti dallo Stato italiano negli stessi casi in cui sarebbe applicabile la CLC, ma quando non siano presenti rilevanti elementi di estraneità e, inoltre, nei casi di scarico in mare di sostanze, individuate nell'allegato alla legge, diverse da quelle previste nella CLC, o delle stesse sostanze ma non trasportate alla rinfusa e, ancora, nei casi di scarico nel mare libero da parte di navi italiane e, infine, nei casi in cui l'azione sia proposta nei confronti non del proprietario della nave, bensì dell'armatore non proprietario o del comandante, come la stessa CLC consente.

Nell'art. 21 della l. 979/1982, la fattispecie cui la legge ricollega l'obbligazione risarcitoria consiste nei danni subiti dallo Stato italiano arrecati alle risorse marine (comprese le spese sostenute dallo Stato per la pulizia delle acque e degli arenili) da inquinamento provocato da idrocarburi e da tutte le altre sostanze indicate nell'allegato alla legge, versati in mare da navi nel mare territoriale italiano e, per le navi italiane, anche fuori del mare territoriale. Ciò, sia in caso di scarico doloso o colposo, sia in caso di scarico effettuato per la sicurezza della propria o di altra nave, sia in caso di versamento causato da un'avarìa o perdita inevitabile ancorché ogni ragionevole precauzione sia stata presa per impedire o ridurre il versamento.

Diversamente dalla CLC, nell'art. 21 sussiste, come componente del fatto dannoso, il riferimento ai fatti che abbiano provocato il versamento. E questi fatti si concretano, da un lato, nella condotta di un soggetto (il comandante), consistente sia in quella considerata dalla legge come reato (quindi dolosa o colposa) sia nella discarica effettuata per la sicurezza della propria o di altra nave o l'immissione delle sostanze vietate nelle acque del mare sia stata causata da un'avarìa o da

una perdita inevitabile ed ogni ragionevole precauzione sia stata adottata dopo l'avaria o la scoperta della perdita per impedire o ridurre il versamento delle sostanze stesse in mare.

L'imputazione del danno al soggetto responsabile viene stabilita secondo un criterio del tutto estrinseco alla causazione del fatto dannoso stesso, non tenendosi conto né dell'autore del danno o della sua condotta né del nesso di causalità. Questo criterio, che viene dunque determinato in base a valutazioni di mera opportunità, si concreta nel possesso di una qualità giuridica. Tale qualità, secondo la CLC, è l'esser proprietario della nave dalla quale sono fuoriusciti gli idrocarburi; secondo l'art. 21 della l. 979/1982, è la qualità sia di comandante, sia di proprietario, sia di armatore della nave, ai quali soggetti è attribuita una responsabilità solidale.

Di responsabilità assoluta si può invece parlare per l'art. 21, dato che la disposizione non prevede fatti impeditivi oggetto di una prova liberatoria, anzi è espressamente confermata la responsabilità anche qualora ogni ragionevole precauzione sia stata presa per impedire o ridurre lo scarico. Pertanto, è sufficiente che il danneggiato (lo Stato) provi la sussistenza del fatto dannoso costitutivo della responsabilità (scarico qualificato, prodotto da una condotta dolosa o colposa o effettuata per la sicurezza della nave, ovvero prodotto da un'avaria inevitabile), perché si determini la responsabilità solidale dei soggetti previsti dalla legge.

Qualora il fatto costitutivo non corrisponda a quello previsto dalla legge, questa non riceve applicazione. Per esempio, può darsi che la discarica si sia dovuta effettuare per la necessità di salvare vite umane, anziché la nave, oppure che la perdita o l'avaria, provocata da un terzo, fosse da questi evitabile, oppure che il versamento sia stato provocato da un atto colposo di un soccorritore. In tali casi, poiché il fatto concreto non corrisponde alla fattispecie prevista dalla legge, questa non si applica. E se l'art. 21 non si applica, si applicheranno norme più generali; per esempio, nel caso del versamento per salvare vite umane, si applicherà la scriminante dell'art. 2045 c.c.; nel caso del fatto del terzo o del soccorritore, si applicherà l'art. 2043 c.c. o, se si considera il trasporto di idrocarburi come attività pericolosa, l'art. 2050 c.c.

13. *La responsabilità per il trasporto di materie fissili o radioattive* — Con lo sviluppo dell'impiego dell'energia atomica per fini civili è pure sorto il problema dell'amministrazione dei rischi che tale impiego implica. L'enorme interesse che è stato incentrato sullo sviluppo atomico ha permesso di trovare soluzioni ai rischi che esso comporta accettabili socialmente a livello internazionale e che contemperassero le esigenze di sviluppo della novella industria con le esigenze di protezione delle persone e dell'ambiente dalle aggressioni potenziali collegate al materiale nucleare. A tal fine è stata approvata a Parigi il 29 luglio 1960 la Convenzione sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare, aperta agli Stati membri dell'*Organization for Economic Co-operation and Development* (OECD), completata il 31 gennaio 1963 con la Convenzione supplementare di Bruxelles. Inoltre in seguito per i membri dell'ONU l'*International Atomic Agency* (IAEA) ha preparato la Convenzione sulla responsabilità civile in materia di danni nucleari, che è stata approvata a Vienna il 21 maggio 1963. Infine, sono stati approvati a Parigi il 28 gennaio 1964 due Protocolli Addizionali alle Convenzioni di Parigi e Bruxelles allo scopo di armonizzare le loro norme con quelle della Convenzione di Vienna⁽²⁶⁾.

La Convenzione OECD di Parigi del 29 luglio 1960 sulla responsabilità civile in materia di sfruttamento dell'energia nucleare (trasfusa nella l. 31 dicembre 1962 n. 1860, sull'impiego pacifico dell'energia nucleare) e il suo Protocollo addizionale del 28 gennaio 1964, fissano un regime speciale in ordine alla responsabilità oggettiva derivante dai danni causati a seguito di un incidente nucleare, di un sinistro, cioè, che avvenga in un'installazione nucleare, incardinando la responsabilità sull' esercente dell'impianto (responsabilità oggettiva assoluta e canalizzata).

Tali convenzioni non si applicano soltanto ad incidenti nucleari che si producono in una installazione, ma si estendono anche al trasporto di sostanze radioattive. L' esercente dell'impianto, però, non è responsabile dei danni alla installazione nucleare stessa e al mezzo di trasporto ed, inoltre, le convenzioni fanno salve del regole sulla responsabilità stabilite dalle convenzioni in materia di trasporto.

A questa norma si sono prontamente adeguate le legislazioni nazionali interne. Ciò ha determinato alcune difficoltà di carattere interpretativo e soprattutto l'ostilità degli assicuratori della responsabilità e dei vettori marittimi, i quali non intendevano essere sottoposti alla responsabilità illimitata e quindi richiedevano di essere manlevati per poter operare il trasporto. Per questi motivi il trasporto marittimo di sostanze nucleari è rimasto non operativo con notevoli difficoltà anche strategiche per tale tipo di industria⁽²⁷⁾.

Il problema è stato affrontato e risolto in radice con la Convenzione (NUCLEAR) di Bruxelles del 17 dicembre 1971 (resa esecutiva in Italia con l. 28 aprile 1976 n. 381) che ha

esonerato da responsabilità per danni da incidente nucleare ogni persona diversa dagli esercenti gli impianti, responsabilizzati dalle convenzioni di Bruxelles 1960 e Vienna 1964 o da legge nazionale più favorevole ai danneggiati, eccetto che nel caso di sua azione od omissione dolosa⁽²⁸⁾.

Precisamente l'art. 1 della NUCLEAR dispone l'esonero da responsabilità di ogni soggetto suscettibile di essere reso responsabile in virtù di una convenzione internazionale o di una legge nazionale applicabili nel campo del trasporto marittimo, a condizione che per gli stessi danni sia fatto responsabile l'esercente dell'installazione nucleare o in virtù delle convenzioni di Parigi e di Vienna ovvero in virtù di una legge nazionale relativa alla responsabilità per danni nucleari, purché tale legge sia sotto ogni aspetto favorevole alle vittime quanto lo sono le Convenzioni nucleari.

Tale regime, giustificato dall'eccezionalità del rischio in oggetto, cui non sono state ritenute applicabili le norme di diritto comune, prevede l'imputazione esclusiva di dette responsabilità all'esercente dell'impianto in cui si è verificato l'incidente o dal quale provengono le sostanze nucleari interessate nel sinistro. Trattasi di responsabilità oggettiva in senso assoluto e canalizzata.

Peraltro, detta normativa ultraspeciale non si applica all'incidente che interessi un reattore facente parte di un mezzo di trasporto né ai danni subiti dal mezzo su cui sono trasportate le sostanze nucleari.

Per quanto invece i danni a terzi durante il trasporto di materie nucleari, la responsabilità è parimenti canalizzata sia sull'esercente dell'impianto da cui le materie provengono, dacché egli risponde sino al momento della presa in consegna di tali materie da parte di altro esercente nucleare di Stato contraente (o fino alla discarica in Paese non contraente), che sull'esercente dell'impianto a cui sono destinate, cosicché, se le materie provengono da Paese non contraente, è questi ad essere responsabile fin dal momento dell'imbarco (art. 4). Il vettore, pertanto, non è responsabile per tal genere di trasporto, a meno che una simile responsabilità non sia prevista specificamente dalla sua legge nazionale, o egli stesso non abbia assunto volontariamente tale responsabilità con l'accordo dell'esercente che gli ha commesso il trasporto, o che i danni siano stati da lui intenzionalmente provocati.

14. *La responsabilità per esercizio di nave nucleare* — Per quanto invece concerne propriamente l'esercizio di nave a propulsione nucleare, è stata sottoscritta a Bruxelles il 25 maggio 1962 un'apposita convenzione, che peraltro non è ancora entrata in vigore, anche perché dovrebbe applicarsi pure alle navi da guerra, per le quali la propulsione nucleare ha avuto un certo successo, mentre l'adozione della propulsione nucleare nella navigazione civile è stata finora limitata a poche navi, poiché l'antieconomicità dell'impiego del reattore a bordo delle navi (malgrado il vantaggio derivante dalla straordinaria autonomia di tali unità) ha finora impedito la sua diffusione. Malgrado, quindi, l'opposizione delle grandi potenze la Convenzione è stata estesa alle navi da guerra, perché, nella situazione attuale, l'esclusione di tali unità avrebbe significato svuotare la Convenzione del suo concreto contenuto. Ma tale estensione è stata, peraltro, la causa che ha impedito, a tutt'oggi, l'entrata in vigore dello strumento in oggetto.

La Convenzione prevede che per ogni danno nucleare causato da un incidente che interessi il combustibile o i prodotti o i rifiuti radioattivi è responsabile l'esercente della nave ad esclusione di qualsiasi altro soggetto. La responsabilità dell'armatore è basata al riguardo sul principio dell'oggettivizzazione assoluta. Provata la derivazione causale tra un sinistro in cui siano implicati il propulsore nucleare, il combustibile fissile in esso usato o i rifiuti radioattivi conseguenti alla sua utilizzazione e il danno allegato, l'obbligo di indennizzo prescinde dall'accertamento di ogni colpa o negligenza qualsiasi.

Restano peraltro esclusi i danni subiti dalla stessa nave nucleare e da tutte le sue pertinenze o provviste, nonché i danni provocati dal combustibile nucleare prima della sua presa in consegna da parte dell'armatore ovvero dopo la loro consegna ad altro operatore autorizzato.

Non sono previste esimenti di alcun genere per cause di forza maggiore, né per colpa della stessa vittima, ma solo il dolo della medesima, cioè l'azione od omissione del danneggiato posta in essere con la deliberata intenzione di provocare il danno, può portare alla liberazione totale o parziale. Mentre l'esonero da responsabilità per il caso fortuito è circoscritto alle sole fattispecie di atti di guerra, ostilità, guerra civile e insurrezione che abbiano a loro volta provocato l'incidente nucleare da cui è derivato il danno.

Unico legittimato passivo all'azione di risarcimento è l'«operatore» della nave nucleare al quale è riconosciuto un diritto di rivalsa verso i terzi responsabili dell'incidente in tre ipotesi ovvero contro colui che lo ha intenzionalmente provocato o contro il recuperatore di nave nucleare affondata che abbia intrapreso il recupero senza il permesso dell'operatore o, ancora, dello Stato di bandiera che ha permesso la circolazione della nave o dello Stato nelle cui acque si trova il relitto o,

infine, quando il diritto di rivalsa è espressamente previsto in un contratto tra l'operatore e il terzo (produttore, costruttore, fornitore o vettore).

Nel caso in cui si siano verificati danni di diversa specie a causa di un incidente nucleare ovvero si è verificato un incidente nucleare unitamente ad altri danni e non sia possibile distinguere ragionevolmente i danni, si considerano tutti danni nucleari. Il termine per l'effettivo esercizio dell'azione di risarcimento è di dieci anni, tenuto conto della possibilità che il danno nucleare si manifesti in considerevole arco di tempo. Qualora il combustibile o i rifiuti siano stati oggetto di furto, smarrimento, getto, abbandono, il termine è di venti anni.

Alla legge dello Stato di bandiera, che concede l'autorizzazione all'esercizio della nave nucleare, è demandata la disciplina dell'assicurazione obbligatoria dell'operatore e l'eventuale azione diretta verso l'assicuratore, anche perché la Convenzione prevede pure l'intervento finanziario dello Stato nei limiti della responsabilità armatoriale, a garanzia delle obbligazioni dell'*operator* e dei suoi assicuratori.

15. *Ipotesi ricostruttive in tema di responsabilità per disastro ambientale* — Come si è avuto modo di evidenziare, la crescente attenzione per i problemi dell'inquinamento ha comportato dalla metà del secolo scorso un progressivo inasprimento del regime di responsabilità nei confronti dei soggetti che con la loro attività sono o possono essere causa di eventi — specifici e particolarmente nefasti per le sorti dell'ambiente marino — di disastri ambientali. Si genera, pertanto e conseguentemente, una problematica che può essere globalmente intesa quale questione della responsabilità civile per disastro all'ambiente marittimo.

In via generale, il concetto di responsabilità si afferma col giusnaturalismo come uno dei cardini portanti dell'intero sistema giuridico moderno. Esso si collega al concetto di colpa, rivolgendo la responsabilità a colui che cagiona il danno, non solo a seguito di un atto intenzionale, ma anche in ragione di una mancata diligenza, ossia la mancata osservanza di prudenza, norme, leggi e regolamenti. Tale concezione di responsabilità si pone quale punto di arrivo di una lunga evoluzione che partendo dalle intuizioni del diritto romano supera la nozione di «legge del taglione» e giunge ad una chiara identificazione dell'imputabilità. Questa teoria che viene così unanimemente accettata si riversa nelle varie legislazioni positive⁽²⁹⁾ e nella giurisprudenza di *Common Law*⁽³⁰⁾. Tuttavia, con l'evoluzione industriale e dei traffici fu necessario apporre al principio una serie di temperamenti e di significative deviazioni. Si è ricorsi così alla sistemazione legislativa della responsabilità per fatto altrui, difficilmente da inquadrarsi nella teoria pura della responsabilità, dovendosi far ricorso a quella della *culpa in eligendo* e della *culpa in vigilando*, con la conseguenza che mancando nell'art. 1153 c.c. del 1865 l'indicazione dei «padroni e dei committenti», si era indotti a rappresentare nei confronti degli stessi la sussistenza di una responsabilità oggettiva data la inammissibilità di qualsiasi forma di esonero da tale responsabilità⁽³¹⁾. L'industrializzazione, poi, comportò, a seguito dell'insorgere e dell'incrementarsi degli infortuni sul lavoro, la necessità di elaborare una teoria completamente nuova, quella del rischio professionale, in base alla quale l'imprenditore è chiamato a rispondere degli infortuni sul lavoro come responsabile dell'intera attività produttiva, complessivamente considerata assieme a tutti gli altri imprenditori come causa determinante o comunque essenziale degli eventuali infortuni dal lavoro. Si configura così una vera e propria responsabilità oggettiva.

Si è assistito quindi — sebbene a parità di terminologia — ad un abbandono della dinamica della responsabilità (per colpa)⁽³²⁾ per abbracciare altri sistemi di individuazione del soggetto obbligato in caso di sinistro.

Nello stesso senso ha operato il legislatore uniforme, il quale di fronte ai possibili eventi disastrosi ha ritenuto di potervi porre rimedio con quelli che erano ritenuti gli strumenti più adatti, ovvero la minaccia della richiesta risarcitoria. Si è sostanzialmente cercato di rendere effettivo il precetto generale per cui *cuius commoda eius et incommoda* dettando una disciplina apposita che non si può dire che derogasse a quella generale ma che la puntualizzasse, quindi una disciplina speciale nel senso di specifica⁽³³⁾.

Così individuato il fine della disciplina in esame nella tutela dell'ambiente marino (attuata mediante la minaccia general-preventiva della richiesta di ristoro), si è appuntata l'attenzione del legislatore su come concretizzare tale minaccia, evitando facili elusioni dei precetti normativi. E in questo senso sono stati utilizzati gli strumenti classici della tutela del creditore ovvero la presunzione di colpa, che si è vieppiù oggettivizzata fino a divenire assoluta o quasi, e la scelta aprioristica del soggetto passivo, fino ad andare ad individuare non solo e non tanto quello responsabile quanto meno in maniera eminente, ma piuttosto quello più solvibile.

16. *Segue: La responsabilità aggravata (oggettiva, assoluta, canalizzata)* — In concreto, il proprietario della nave è ritenuto responsabile di ogni danno da inquinamento commesso con l'effetto di perdita o scarico di idrocarburi dalla sua nave a seguito di incidente; nel caso di trasporto di materiale fissile è responsabile l'esercente dell'impianto; mentre in ipotesi di esercizio di navi nucleari la Convenzione di Bruxelles del 1962 prevede che l'armatore risponda di ogni accidente collegato eziologicamente al propulsore nucleare o al combustibile fissile o ai rifiuti radioattivi. E proprio la qualificazione dei descritti criteri di responsabilità ha stimolato maggiormente la dottrina la quale si è profusa in anche ardite discettazioni volte a far rientrare in canoni già conosciuti i risultati di un'attività normativa internazionale priva di spunti sistematici.

Ebbene, ad una prima lettura delle norme, si è ritenuto di individuare un regime di responsabilità aggravata o addirittura oggettiva, suscettibile di esclusione soltanto in determinati e ben limitati casi. Ma il concetto di responsabilità, per quanto aggravata, non appare utilizzabile nelle fattispecie in esame, soprattutto quando il regime dettato individua quale responsabile un soggetto, il proprietario della nave, che non ha alcuna attitudine con la responsabilità nella navigazione. Né alcun pregio può essere attribuito alla circostanza per cui normalmente il proprietario è anche l'armatore, atteso che vi sono ipotesi anche frequenti di scissione delle due qualità (nei casi di *bare-boat charter* o di *leasing*) e, d'altro canto, se si fosse voluto imputare una responsabilità al proprietario in quanto armatore, meglio avrebbero fatto indicando nella lettera della norma direttamente l'armatore. Ma da una lettura dei lavori preparatori si può escludere con sufficiente sicurezza che si sia voluto indicare il proprietario in quanto armatore, atteso che è pure stato espressamente proposto di inserire nella norma l'armatore, ma a tanto si è risposto negativamente.

17. *Segue: La responsabilità per garanzia* — Ritenuta insufficiente la concezione di responsabilità per colpa si è sostenuta nella specie la possibilità di enucleare un caso di responsabilità per garanzia.

Secondo l'ottica in questione, sarebbero individuabili due diversi e contrapposti diritti: da un lato quello di ciascuno a vedersi garantita l'integrità della propria persona e dei propri beni, e, conseguentemente, ove tale integrità venga ad essere danneggiata, ad una riparazione del danno, a prescindere dalla verifica della colpevolezza della condotta dell'autore del danno; dall'altro, sussiste il contrapposto diritto dell'autore del danno a condurre un'attività, e quindi anche a cagionare ad altri un danno. Il conflitto di tali diritti andrebbe risolto a seconda della natura del danno: per i danni di natura corporale e materiale dovrebbe prevalere il diritto del danneggiato alla sua sicurezza e, quindi, ai fini della responsabilità, la colpa non avrebbe rilevanza; per la seconda categoria di danni, viceversa, per fondare l'imputazione sarebbe necessaria una colpa. Il comune fondamento di tutte le ipotesi di responsabilità civile risiederebbe nella garanzia apprestata dall'ordinamento ai diritti essenziali degli individui e dei gruppi.

Sebbene la costruzione sia elegante ed affascinante assieme sicuramente neanche questa può essere ritenuta soddisfacente. Va, infatti, rimarcato che la distinzione delle categorie di danni è certamente arbitraria e non trova in linea di massima conforto in quello che è l'ordinamento positivo. Ma il limite insormontabile è rappresentato dal fatto che mancherebbe nella specie il pur imprescindibile nesso di accessorietà proprio di ogni rapporto di garanzia, atteso che il proprietario viene escusso per un debito proprio e non a titolo di garanzia per un debito altrui.

18. *Segue: La garanzia autonoma* — Per vero, l'esigenza di assicurare una spedita realizzazione dell'interesse creditorio può ricevere una tutela più intensa di quella appena considerata, mediante una garanzia autonoma, che esclude del tutto l'accessorietà tipica della garanzia in senso stretto, impedendo al garante di far valere le eccezioni fondate sul rapporto garantito anche in via di ripetizione. Essa può definirsi come una garanzia di pagamento di una somma di denaro a semplice richiesta del beneficiario. Nelle garanzie autonome l'idea, a prima vista paradossale, di una situazione di garanzia svincolata dal rapporto garantito, diviene immediatamente accettabile se si considera che in tanto la garanzia autonoma può sussistere indipendentemente dal rapporto garantito in quanto non ha causa di garanzia e quindi non è una vera e propria garanzia in senso stretto. Ma bisogna rilevare che l'analisi giurisprudenziale di siffatte garanzie non è ancora pervenuta ad una loro precisa collocazione sistematica e rimane quindi esposta alle occasionali suggestioni esercitate di volta in volta dalle singole fattispecie esaminate. Pertanto, sebbene il concetto sarebbe astrattamente utilizzabile nella fattispecie, neanche in questo caso si riesce ad evitare una critica dirimente ovvero che la teoria della garanzia, sviluppa la tendenza all'esame della responsabilità civile con riferimento alla persona del danneggiato più

che a quella del soggetto obbligato, circostanza questa che trova un limite invalicabile nella lettera dell'art. 2043 c.c., per il quale — al contrario — non sussiste un diritto ad essere risarciti quanto piuttosto un dovere a risarcire.

19. *Segue: La copertura assicurativa* — La fattispecie si avvicinerrebbe allora piuttosto al concetto di copertura assicurativa. Bisogna notare, infatti, che costituisce una caratteristica essenziale delle fattispecie in esame la circostanza per cui, accanto a criteri di responsabilità oggettiva o quasi oggettiva, è presente un connaturale obbligo assicurativo⁽³⁴⁾.

Pertanto di fronte ai recenti disastri ambientali, il problema principale che si è posto ai fini di ottenere il risarcimento del danno non è stato quello di fissare un regime di responsabilità obiettiva, con casi di esonero limitatissimi, quanto quello di costituire contemporaneamente una adeguata copertura assicurativa obbligatoria per tali attività o configurare un intervento accessorio dello Stato.

Ma pure in tale ipotesi vanno operati gli opportuni distinguo che inevitabilmente portano ad escludere una equiparazione esatta tra responsabilità siccome prevista dalle normative richiamate e prestazioni di garanzia assicurativa. Ed infatti il rapporto assicurativo mira a frantumare e a ridistribuire il rischio in una serie di rapporti analoghi, compensandoli vicendevolmente. Tanto è vero che il rapporto prevede la presenza di un imprenditore che stipuli una pluralità di contratti simili, mentre non è sostenibile nemmeno in ipotesi che possa sussistere un rapporto assicurativo singolare.

In conclusione, l'idea di un congegno per eventi singolari e privi di regolarità fenomenologica che si limiti a spostare il rischio, nel singolo caso concreto, dall'assicurato all'assicuratore è più simile ad una scommessa (quale era l'assicurazione in origine) che ad una tutela assicurativa *stricto sensu* e non è adattabile al concetto attuale di rapporto assicurativo.

20. *Segue: La ripartizione del rischio d'impresa* — Più correttamente potrebbe apparire come una modalità allocativa del rischio d'impresa⁽³⁵⁾ con ripartizione effettuata aprioristicamente ed *ex lege*. Ma pure tale rappresentazione non regge alle opportune verifiche.

Se si tiene mente ai criteri di valutazione della ripartizione del rischio, a voler intendere la responsabilità del proprietario quale modalità allocativa del rischio effettuata *ex lege*, si giungerebbe inevitabilmente ad escludere — ad esempio — la validità di tutti i contratti posti in essere tra il proprietario e l'armatore ogni qual volta si sia in presenza di un sinistro con conseguenze in tema di inquinamento da idrocarburi e, pertanto, a far ricadere la responsabilità sul proprietario, solo e soltanto quando questi coincida con l'armatore, conseguenza che la lettera della norma ha voluto chiaramente escludere.

Ciò tanto se si valuta l'economia complessiva dell'operazione economica, quanto se si tutelano le aspettative ragionevoli, quanto ancora se si tiene presente il principio di proporzionalità o la buona fede contrattuale.

21. *Conclusioni. Dalla responsabilità catastale alla responsabilità sociale* — Per trovare una giustificazione del congegno deve inevitabilmente porre il ragionamento sul sistema piuttosto che sulla norma singola. Il dettato regime di responsabilità mira, come è evidente, alla salvaguardia dell'ambiente marino, che è un compito per il quale si è ormai raggiunta la consapevolezza per cui solo il legislatore internazionale può intervenire⁽³⁶⁾. Esso non è stato oggetto di rilevanti modifiche negli ultimi anni e questo non perché il sistema sia stato ritenuto perfetto o perché sia venuta meno l'esigenza di salvaguardia del mare, quanto, piuttosto, perché è stato superato da nuove forme di tutela poste dall'ordinamento internazionale ed interno, che hanno posto in chiara luce i limiti degli interventi pigouviani.

Ebbene dalla lettura complessiva degli atti normativi, della prassi e degli accordi intervenuti si può con una certa sicurezza enucleare un sistema risarcitorio basato su di un'obbligazione di garanzia propria da copertura assicurativa con ripartizione del rischio all'interno di un sistema chiuso (rappresentato dai proprietari ed armatori, nonché dagli esercenti nucleari), che si regge su di un metodo di individuazione del soggetto chiamato a rispondere per l'obbligazione risarcitoria di tipo «catastale», ossia che si attua mediante la consultazione di pubblici registri⁽³⁷⁾, sicché perde importanza la verifica di ciò che è successo e di come è successo, mentre assume assoluto rilievo l'iscrizione nel registro.

Ad una prima analisi della valutazione di efficienza di questo sistema emerge, però, un dato inquietante. Va rilevato, *in primis*, che il meccanismo dell'aggravamento della responsabilità provoca gravi turbamenti nel sistema senza adeguati benefici, il che giustifica la diffidenza che le

civiltà giuridiche più mature — come gli ordinamenti di *Civil Law* — hanno sempre manifestato contro i facili e quasi puerili tentativi di obiettivizzazione dei criteri di responsabilità.

Si può, poi, agevolmente evidenziare che l'oggettivizzazione della responsabilità altro non è che una negazione della stessa che si trasforma piuttosto in un criterio di imputazione di una prestazione ad un determinato soggetto che risponde a titolo di garanzia per questa. Molto spesso, inoltre, anche tale garanzia mostra di non avere contezza della causa per la quale trova vigore per cui si viene ad essere di fronte a mere prestazioni autonome in virtù di un determinato accadimento fenomenico. Meno che mai, infine, sono preferibili i sistemi — pur pregevoli e complessi — con i quali si tenta di attribuire aprioristicamente la responsabilità a taluno piuttosto che ad altro soggetto.

Anche a voler ritenere che i criteri formulati rispondano alla logica di individuare in modo chiaro ed inequivoco il soggetto effettivamente responsabile e che le divergenze dagli ordinari schemi logici della causalità siano dettati al solo fine di evitare facili elusioni della normativa, appare comunque evidente che la elencazione effettuata prima del sinistro dei soggetti chiamati a rispondere nella eventualità dello stesso diverge irrefutabilmente con la premessa per cui il titolo in base al quale si risponde è di «responsabilità».

Nemmeno è sufficiente la ragione per la quale la elencazione tende ad oggettivizzare e catastalizzare un criterio «statistico» di responsabilità, ossia basato sulla probabilità che una determinata categoria di soggetti al verificarsi di un determinato evento è normalmente responsabile per la causazione dello stesso. Tale assetto di pensiero mostra il fianco a due ordini di critiche. In primo luogo giova ripetere che l'utilizzazione del criterio statistico è già una sconfitta per il sistema. Tale criterio si basa soprattutto sul metodo storico, che è pericoloso da utilizzare nel momento in cui si discetta di sinistri, i quali — fortunatamente — non si ripetono un numero di volte sufficiente a far asserire motivatamente che esista una normalità statistica, essendo questi un raggruppamento eterogeneo di situazioni differenti piuttosto che un unico genere di eventi che rispondono alle stesse leggi fenomeniche. In secondo luogo, si deve rimarcare che la più che stratificata tradizione giuridica nazionale ed internazionale ha già gli strumenti giuridici e tecnici per individuare in concreto le responsabilità del sinistro, sicché appare superfluo dettare una normativa volta ad alleggerire l'interprete di uno sforzo intellettuale riguardo a problemi molto spesso di pronta soluzione.

In verità, il sistema disegnato dalla normativa in materia di responsabilità tenta di rispondere alla esigenza di allocare in maniera ottimale il rischio generato dall'esercizio di attività pericolose e lo fa mediante un'estensione dell'area di risarcibilità del danno, in un processo volto alla socializzazione dei rischi individuali connessi alla specifica funzione⁽³⁸⁾, che abbia sostanzialmente il fine di porre il peso dell'inquinamento in capo a chi inquina. Ma dalla sua realizzazione pare piuttosto che paghi chi è inquinato. Non si tiene, infatti, in considerazione la circostanza per cui in materia si è in presenza di un sistema oligopolistico chiuso, nel quale gli strumenti di responsabilità nutrono nel medio e lungo periodo dei circoli viziosi e scaricano il peso sociale degli eventi generatori di tale responsabilità sulla collettività che a tali strumenti, invece, chiede di essere garantita. Ed infatti nei sistemi chiusi inevitabilmente gli operatori economici riescono ad esternalizzare le diseconomie facendole gravare sugli utenti finali e quindi sulla collettività⁽³⁹⁾.

Sinteticamente, dunque, nel caso di sinistro il soggetto che è chiamato a rispondere monetizza la propria responsabilità e se ne rivale nei confronti del sistema assicurativo⁽⁴⁰⁾. Questo — a sua volta — ripartisce il costo dell'evento tra tutti gli assicurati, anche coloro i quali non hanno dato vita all'evento dedotto e ciò comporta il lievitare dei premi di assicurazione, i quali diventano un costo per le imprese e, quindi, una delle voci del prezzo del prodotto che viene venduto alla pluralità dei consumatori, che, in definitiva, sono i soggetti effettivamente gravati del costo dei sinistri. Per cui il soggetto finale paga anche il costo dell'inquinamento che gli è stato apportato con il prodotto.

Ma non basta. I prezzi di tali prodotti vengono determinati con un tecnica di *mark-up* ossia aggiungendo una percentuale al costo industriale unitario del bene. A parità di *mark-up*, maggiore è il costo unitario del bene e maggiore è il guadagno in termini assoluti che ha l'impresa. Infatti se — il costo industriale della benzina è di un euro al litro ed il *mark-up* del dieci per cento, il produttore guadagnerà dieci centesimi per ogni litro di benzina venduto. Ma se il costo industriale è di due euro, a parità di *mark-up*, il produttore guadagnerà venti centesimi per ogni litro di benzina venduto (fattispecie che trova conferma nelle evenienze attuali laddove l'alto costo di base del petrolio non deprime, ma alimenta gli utili dei distributori del prodotto). Quindi, in una visione volutamente paradossale, più sono i sinistri catastrofici e maggiori sono gli introiti di coloro che tali sinistri provocano e sono chiamati a risarcire.

Si impone, conclusivamente, un ripensamento della intero concetto di responsabilità, che porti a tagliare i ponti con le oramai superate discettazioni astruse e cerebrali in materia di canalizzazione, assolutezza ed oggettività della responsabilità. La scienza navigazionista deve riprendere la funzione di pioniere del diritto⁽⁴¹⁾ che le è stata assegnata dalla storia. Si esige ora un salto logico e di pensiero conforme alla evoluzione sociale ed alla nuova sensibilità in materia, che milita nel senso di porre nuovi strumenti a tutela del mare, anche al fine di rendere effettiva la responsabilità dei soggetti che traggono immediato vantaggio dalle attività economiche pericolose, così da costruire una coscienza sociale di tali imprese, in vista dell'affermazione di una responsabilità sociale delle stesse⁽⁴²⁾.

⁽¹⁾ In generale v. IVALDI, *Danni all'ambiente marino e diritto internazionale*, in *Dir. mar.* 1994 979; ID., *Inquinamento marino e regole internazionali di responsabilità*, Padova 1996; ANTONINI, *L'incidenza soggettiva del danno da contaminazione ambientale*, in *Dir. trasp.* 1998 307.

⁽²⁾ Entrambe modificate dai Protocolli di Parigi del 28 gennaio 1964 e del 16 novembre 1982.

⁽³⁾ SPINEDI, *Problemi di diritto internazionale sollevati dal naufragio della «Torrey Canyon»*, in *Riv. dir. intern.* 1967, 653.

⁽⁴⁾ SPINEDI, *Problemi di diritto internazionale*, cit., 653. Altri naufragi memorabili furono quello della Exxon Valdez, che nel marzo del 1989 contaminò l'intera baia di Prince William, nel golfo dell'Alaska, causando la morte di almeno venticinquemila uccelli, più di tremila fra foche e lontre, e ventidue balene; della Erika, nel dicembre 1999, che riversò sulle coste della Bretagna 13.000 tonnellate di greggio; quello della Jessica, verificatosi nel gennaio 2002 davanti alle isole Galápagos, che mise a rischio la preziosa oasi naturale e costrinse le autorità ecuadoriane a evacuare gli animali e dichiarare lo stato d'emergenza; quello della Prestige, che nel novembre del 2002 si spaccò in due tronconi, invadendo le coste spagnole della Galizia con 60.000 tonnellate di petrolio. Il più grave in assoluto fu, tuttavia, quello verificatosi nel 1979 al largo di Trinidad e Tobago: la collisione di due superpetroliere, la Aegean Captain e l'Atlantic Empress, provocò la fuoriuscita di circa 2.160.000 barili (270.000 tonnellate) di petrolio. Da ricordare anche l'incidente della Haven, che nell'aprile 1991 scaricò al largo di Genova 50.000 tonnellate di greggio.

⁽⁵⁾ Sul punto, v. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C.* 1969, Padova, 1993; GAUCI, *Oil pollution at sea: civil liability and compensation for damage*, Chichester, 1997; IVALDI, *Inquinamento marino e regole internazionali di responsabilità*, Padova, 1996; TULLIO, *La responsabilità civile per inquinamento marino provocato da navi*, in *Dir. trasp.* 1992, 11 ss.

⁽⁶⁾ Il Protocollo di Londra del 1984 ha eliminato dall'elenco delle sostanze che assoggettano al regime di responsabilità della CLC l'olio di balena e tutti gli altri oli né idrocarburi né minerali. Va ricordato, inoltre, che l'olio di balena era già stato escluso dal regime contributivo della IFC.

⁽⁷⁾ Il testo inglese della Convenzione presenta il termine «owner» che è certamente più ampio dell'italiano «proprietario» contenendo in sé anche il concetto di possessore. Ma la bontà della traduzione viene corroborata dal termine francese — più connotato — di «propriétaire», oltre che dalla definizione contenuta all'art. 1, che esplicita che per «owner» si deve intendere la persona a nome della quale la nave è immatricolata.

⁽⁸⁾ Il problema più discusso è quello della responsabilità da attribuire per l'evento dannoso. Sullo stesso è di fatto emersa la divaricazione di vedute offerta dalle diverse culture giuridiche: da un lato i paesi di *Common Law* propendevano per l'ammissione di un sistema caratterizzato da un principio di responsabilità oggettiva, dall'altro un cospicuo numero di paesi e, tra questi, l'Italia, si pronunciavano in senso contrario all'introduzione della figura della responsabilità senza colpa, in quanto non coordinabile con le proprie leggi nazionali. Comunque, nessuno di detti Stati pensava ad un ritorno all'applicazione di principi generali in tema di responsabilità extracontrattuale, anche perché avrebbe significato che la vittima del disastro ambientale sarebbe stata obbligata, per ottenere il risarcimento, a fornire la prova irrefutabile della colpa personale del proprietario o dei suoi preposti e dipendenti con tutte le difficoltà conseguenti. Pertanto, fu raggiunto un compromesso fra i partecipanti sulla base dell'adozione di un regime di responsabilità oggettiva, fondato su una presunzione quasi assoluta, in quanto suscettibile di prova contraria soltanto in determinati e ben limitati casi.

⁽⁹⁾ RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-2, 1541.

⁽¹⁰⁾ Ai fini della limitazione, si intende per stazza della nave la stazza netta, aumentata del volume che, in ragione dello spazio occupato dalle macchine motrici, è stato dedotto dalla stazza lorda per determinare la stazza netta. Ove si tratti di una nave che non può essere stazzata in base alle regole usuali di stazzatura, la stazza si reputa pari al quaranta per cento del peso — espresso in tonnellate di 2.240 libbre — degli idrocarburi che la nave può trasportare (art. 5, § 10, CLC).

⁽¹¹⁾ Già prima della CLC i proprietari si erano costituiti in forma volontaria dei sistemi di copertura assicurativa (TOVALOP e CRISTAL) che poi vennero estesi in forma istituzionale mediante le coperture ordinarie dei *Protection & Indemnity Clubs* che con la Convenzione sono diventati cogenti (cfr. *infra* § 11).

⁽¹²⁾ Il certificato deve contenere il nome della nave e porto d'immatricolazione; il nome e luogo della sede principale del proprietario; il tipo di garanzia; il nome e luogo della sede principale dell'assicuratore e dell'altra persona che accorda la garanzia ed, occorrendo, luogo della sede presso cui l'assicurazione o la garanzia è stata sottoscritta; il periodo di validità del certificato, che non può essere eccedente a quello dell'assicurazione o della garanzia.

⁽¹³⁾ Circa il certificato di assicurazione è lo Stato di immatricolazione che determina le condizioni del rilascio e della validità. I certificati rilasciati o vistati sotto la responsabilità di uno Stato contraente sono riconosciuti dagli altri Stati contraenti a tutti gli effetti della Convenzione e sono da essi considerati come dotati del medesimo valore dei certificati da essi rilasciati o vistati. Uno Stato contraente può chiedere, in qualsiasi momento, allo Stato d'immatricolazione di procedere ad uno scambio di vedute, ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicati dal certificato non sono finanziariamente idonei a far fronte alle obbligazioni imposte dalla Convenzione.

⁽¹⁴⁾ Il proprietario viene considerato finanziariamente incapace di adempiere ai suoi obblighi e la garanzia è considerata insufficiente, se la vittima del danno da inquinamento, dopo aver adottato tutte le misure ragionevoli per

esercitare le azioni legali possibili, non ha potuto ottenere integralmente l'importo dovutole, ai sensi della Convenzione sulla responsabilità, a titolo di risarcimento (art. 4, § 1, I.F.C.).

(¹⁵) Su tali limiti e sulla loro corretta applicazione v. COMENALE PINTO, *Il meccanismo dei Fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello*, in *Riv. giur. ambiente* 2003, 197.

(¹⁶) Sul concetto di canalizzazione, v. ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, Milano, 1970, 213 ss.

(¹⁷) Così sostanzialmente, COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, cit., 36.

(¹⁸) Trib. Messina 30 luglio 1986, in *Dir. trasp.* I/1988, 181 ss., con nota sul punto contraria di COMENALE PINTO, *In margine ad alcuni problemi nell'applicazione della CLC 1969 e della IFC 1971*. In senso contrario v. pure MEDUGNO, *Il caso della «Patmos»*, in *Riv. giur. ambiente* 1989, 35 ss.

(¹⁹) App. Messina 22 maggio 1989, in *Dir. trasp.* II/1990, 247, con nota di PELLEGRINO, *La risarcibilità allo Stato del danno da inquinamento del mare territoriale: tra esperienza italiana e normativa internazionale*. V. pure CAMARDA, *Ancora su danno ambientale ed inquinamento marino.- Responsabilità civile del proprietario della nave, convenzioni internazionali e caso Patmos*, in *Riv. giur. polizia locale* 1990, 421.

(²⁰) Ma, in contrario, v. Cass. 1° maggio 1944, in *Riv. dir. nav.* 1943-48, 144 ss.

(²¹) Nel medesimo senso, v. BERLINGIERI, *Progetto di Convenzione internazionale per la disciplina della responsabilità per danni da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. mar.* 1968, 532.

(²²) In tal senso REMOND GOULLAUD, *Le mesures de sauvegarde (De quelques difficultés liées à l'immission de frais de lutte contre la pollution)*, in *D.M.F.* 1980, 395.

(²³) MANCUSO, *Difesa del mare e responsabilità per inquinamento da navi*, in *Studi mar.* 18/1983, 69; FRATTINI, *Profili civilistici della l. 31 dicembre 1982 n. 979*, in *Nuove leggi civ. comm.* 1985, 496; TULLIO, *La responsabilità civile per inquinamento marino provocato da navi*, cit., 9 ss.

(²⁴) Così TULLIO, *La responsabilità civile per inquinamento marino provocato da navi*, cit., 10.

(²⁵) In tal senso DU PONTAVICE, *Convention internationales et droit interne*, in *ADMA* 5/1980, 17.

(²⁶) ARANGIO RUIZ-BERLINGIERI, *La Convenzione di Bruxelles sulla responsabilità degli armatori di navi nucleari*, in *Dir. mar.* 1962, 221; LEANZA, *La responsabilità dell'armatore di navi nucleari e la Convenzione di Bruxelles del 25 maggio 1962*, in *Riv. dir. nav.* I/1968, 28; LEANZA, *Problemi giuridici della navigazione nucleare*, Napoli, 1965, 117 ss.; ALBANO, *Recenti sviluppi legislativi in materia di navigazione a propulsione nucleare*, in *Ass.* 1978, I, 76.

(²⁷) ALBANO, *Trasporto marittimo di sostanze nucleari: rapporti fra la responsabilità di diritto nucleare e quella di diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.* I/1968, 156.

(²⁸) ALBANO, *La Convenzione di Bruxelles del 1971 sul trasporto marittimo di sostanze nucleari con particolare riguardo alla regolamentazione dei danni causati alla nave vettrice*, in *Riv. dir. nav.* I/1971, 300; TULLIO, *Effetti giuridici della Convenzione di Bruxelles del 17 dicembre 1971 sul trasporto marittimo di sostanze radioattive*, in *Riv. dir. nav.* I/1972, 180; TULLIO, *La conferenza di Bruxelles del 1971 sul trasporto di sostanze nucleari*, in *L'opera di G. Riccardelli*, Minturno, 1974, 157; TULLIO, *Interferenze tra diritto marittimo e diritto nucleare nel trasporto marittimo di sostanze nucleari*, in *Rass. giur. Enel* 1974, 153; VOLLI, *La responsabilità civile nel trasporto di merci pericolose alla luce delle vigenti convenzioni internazionali*, in *Trasp.* 24/1981, 75.

(²⁹) Così nel *Code Napoléon* e negli artt. 1151-1155 del codice civile del 1865.

(³⁰) Molto noto è il caso *Brown c. Kendall* del 1850, in cui per la prima volta il caso venne deciso sulla base della teoria della «negligence».

(³¹) Venivano ritenute forme di responsabilità oggettiva la responsabilità per i danni causati dagli animali (art. 1154), la responsabilità del mandante per le perdite del mandatario (art. 1754), l'obbligo del deponente di risarcire i danni sofferti dal depositario (art. 1862), la responsabilità degli osti e degli albergatori.

(³²) Sulla concettualizzazione storica della responsabilità per trasporto di merci pericolose, v. VOLLI, *La responsabilità civile nel trasporto di merci pericolose*, cit., 75 ss.

(³³) IRTI, *Le leggi speciali fra teoria e storia, in L'età della decodificazione*, Milano, 1989, 43, 45, il quale ha ben precisato che la norma speciale non deroga semplicemente a quella generale, ma piuttosto vi aggiunge una nota ulteriore.

(³⁴) Sulla base dello stesso criterio a fronte della circolazione dei veicoli a motore, a completamento della responsabilità fissata dall'art. 2054 c.c., si è introdotto un sistema di assicurazione obbligatoria.

(³⁵) Su concetto di rischio rilevante giuridicamente, v. DI GIANDOMENICO, in DI GIANDOMENICO-RICCIO, *I contratti aleatori, in Trattato di diritto privato* diretto da Bessone, Torino, 2005, 35 ss.; RICCIO, *La presupposizione*, in *Annali della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università del Molise*, Napoli, 2005, 551 ss., RICCIO, *La gestione del rischio contrattuale*, in *Riv. giur. Molise e Sannio* 2/2005, 45 ss.

(³⁶) È stato infatti evidenziato giustamente che «La salute del pianeta Terra è divenuto un compito che solo la comunità internazionale, agendo con il massimo spirito di collaborazione, può assumersi» (così BALLARINO, *Azioni di diritto privato*, in *Riv. dir. intern.* 1990, 849).

(³⁷) Ed infatti la normativa richiamata certamente presenta il dato uniforme per il quale ognuno dei soggetti chiamati a rispondere è sicuramente registrato in un apposito elenco, sia esso il proprietario della nave ovvero l'esercente della nave nucleare ovvero ancora l'esercente dell'impianto atomico.

(³⁸) SAVATIER, *Les Métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui*, I, Paris, 1952, 246 ss.; VINEY, *Le déclin de la responsabilité individuelle*, Paris, 1965, 7 ss.

(³⁹) In senso conforme BOCKER, *Alternative alla responsabilità ed all'assicurazione della responsabilità nel risarcimento dei danni da inquinamento*, in *Ass.* I/1988, 102, il quale chiarisce che «Un sistema di assicurazione diretta per il risarcimento del danno da inquinamento comporta inoltre per le vittime lo svantaggio di dover finanziare esse stesse il risarcimento. Ciò contrasta col principio secondo cui "paga l'inquinatore", è ingiusto ed impedisce l'interiorizzazione del costo dell'inquinamento».

(⁴⁰) Sulla similitudine del congegno risarcitorio della CLC ed il sistema assicurativo v. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, cit., 26, per il quale «Per quanto consta, il regime di responsabilità per spandimento in mare di idrocarburi introdotto con il sistema della CLC 1969, è quello che maggiormente si avvicina

allo schema assicurativo, particolarmente per quanto concerne la disciplina della IFC 1971, in cui il carattere della redistribuzione del rischio è particolarmente accentuato con l'assunzione dell'onere risarcitorio a carico di un Fondo internazionale. Inoltre, è possibile rinvenire elementi propri dell'assicurazione di responsabilità, dato che, ancora in base alla IFC 1971, il proprietario della nave ha il diritto a rivalersi sul Fondo internazionale di una quota degli esborsi effettuati per il risarcimento dei danni alla stregua della CLC 1969». Lo stesso Autore, tuttavia, evidenzia la impossibilità di una perfetta equiparazione «perché in un regime di responsabilità oggettiva l'obbligazione risarcitoria è posta dalla legge a carico di un soggetto, a favore della generalità delle vittime del sinistro, mentre, nell'altro, è limitato in favore di quei soli soggetti che hanno assicurato il rischio, o in favore dei quali il rischio è stato assicurato».

⁽⁴¹⁾ L'espressione è di ASCARELLI, *Appunti di diritto commerciale. Introduzione*, III ed., Roma 1936, 18.

⁽⁴²⁾ PARLATO, *Responsabilità sociale d'impresa*, Roma, 2004.