

COLLANA DEL DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA
DELL'UNIVERSITÀ DI PISA

NUOVA SERIE - *Monografie*

Anna Montesano

LE ASSICURAZIONI MARITTIME OBBLIGATORIE

Blue cards e attività di certificazione



G. Giappichelli Editore

PREMESSA

OBIETTIVI DELLA RICERCA E PROFILI METODOLOGICI

Il progressivo aumento dei rischi connessi alla navigazione marittima ha determinato, a livello internazionale, una tendenza espansiva della responsabilità civile in tale settore, la cui complessità ha imposto l'elaborazione di soluzioni in grado di comporre, in un sistema tendenzialmente unitario, l'esigenza di mitigazione dell'esposizione debitoria degli operatori marittimi con le istanze di tutela risarcitoria dei danneggiati.

In tale prospettiva, il rapporto tra responsabilità civile e assicurazione del rischio nell'ambito del diritto della navigazione ha assunto una nuova veste, portando ad una rivisitazione dei tradizionali criteri di imputazione della responsabilità a favore di una sempre più marcata affermazione di ipotesi di responsabilità oggettiva (o quasi oggettiva), accompagnata dall'introduzione di obblighi assicurativi *ex lege*, in un processo di osmosi con la disciplina della navigazione aerea.

In siffatto contesto si inserisce l'elaborazione, a livello internazionale, di sistemi di assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria, che, partendo dalla valorizzazione delle esigenze di tutela dell'ambiente marino, hanno esteso la propria logica espansiva ad ulteriori aspetti (quali la tutela dei passeggeri e la protezione dei lavoratori marittimi), nel processo di composizione del conflitto tra danneggiante e danneggiato.

Il quadro normativo che ne è derivato risulta contraddistinto dalla inevitabile interazione tra aspetti privatistici e pubblicistici, aspetti questi ultimi che si rendono evidenti nella fase di certificazione della copertura assicurativa, in un impianto di norme che insieme concorrono a definire la portata degli obblighi degli Stati a vario titolo coinvolti, nella loro qualifica di *Port State* o di Stati emittenti i certificati.

A questo ultimo proposito, in particolare, come si vedrà nel corso della trattazione, ai fini dell'osservanza degli obblighi assicurativi, la disciplina di diritto uniforme oggetto di analisi¹ contiene un espresso riferimento all'in-

¹ Il riferimento è alle Convenzioni CLC, *Bunker Oil*, PAL 2002 ed alla Convenzione di Nairobi sulla rimozione dei relitti (WRC). Per completezza, si segnala come la previsione

tervento di certificazione degli Stati contraenti, i quali sono tenuti (previe opportune verifiche) al rilascio di appositi certificati attestanti l'esistenza della copertura assicurativa o di una garanzia finanziaria alternativa conforme a quanto prescritto a livello internazionale.

Partendo da queste premesse, l'indagine mira a ricostruire, in una prospettiva sistemica, i regimi di assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria introdotti dalle Convenzioni di diritto marittimo in vigore a livello internazionale, analizzando altresì, nell'ambito della normativa eurounitaria, i profili assicurativi della responsabilità armatoriale per i crediti marittimi, al fine di individuarne specificità ed elementi di continuità.

Più nello specifico, la trattazione muove dall'analisi comparativa tra i regimi di certificazione della copertura assicurativa introdotti dalle fonti pattizie, per poi spostarsi sulla ricostruzione delle linee di tendenza riscontrabili nella prassi assicurativa internazionale e verificarne l'impatto sul diritto positivo.

Il presente studio è volto innanzitutto a chiarire – nel contesto delle Convenzioni che prevedono un intervento certificativo statale – la portata dell'attività demandata alle autorità ed agli enti competenti ad emettere (per conto degli Stati contraenti) i certificati attestanti la copertura assicurativa a seguito della presentazione delle c.d. *blue cards* emesse dagli assicuratori (ovvero, nella maggior parte dei casi, dai *Protection & Indemnity (P&I) Clubs*).

Uno dei principali obiettivi della ricerca concerne, poi, l'inquadramento dogmatico dell'attività di certificazione svolta da Consap S.p.A. per conto dello Stato italiano, per rintracciare i profili di riconducibilità della stessa alle forme di esercizio del potere certificativo tradizionalmente inteso nel diritto amministrativo, in un'analisi che consenta di chiarire la portata dei controlli e gli effetti di siffatto intervento certificativo.

Nella ricostruzione dell'esatta natura del procedimento di certificazione demandato a Consap, si assumerà come punto prospettico la fase di «esternazione» del potere certificativo, per esaminarne le conseguenze sul contratto di assicurazione o di garanzia (documentato dalla *blue card*) cui il certificato accede.

In tale prospettiva, dunque, accanto ad un'opera di ricostruzione dei profili di interazione tra prassi assicurativa e diritto positivo, l'indagine è volta a porre in luce criticità e difficoltà applicative in sede di verifica delle *blue cards* e successiva certificazione, per poi tentare di rintracciare soluzioni sistematicamente coerenti e offrire nuovi spunti di riflessione sugli effetti di «certezza» o «affidamento pubblico» che da detta certificazione possono nascere.

del menzionato intervento certificativo statale sia contenuta anche nella Convenzione HNS («*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*»), non (ancora) entrata in vigore.

CAPITOLO I

L'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA IN MATERIA DI RESPONSABILITÀ PER INQUINAMENTO MARINO

SOMMARIO: *Sezione I.* L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO DI DIRITTO UNIFORME A TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO CONTRO FENOMENI DI INQUINAMENTO PROVENIENTE DA NAVI. – 1. Profili generali. – 2. La disciplina di diritto uniforme in materia di responsabilità civile per inquinamento marino: il principio «*chi inquina paga*». – 3. L'introduzione del regime di assicurazione obbligatoria nella navigazione marittima: il principio «*chi inquina è assicurato*». – *Sezione II.* LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER I DANNI DERIVANTI DA INQUINAMENTO DA IDROCARBURI («*CIVIL LIABILITY CONVENTION*» - «*CLC*»). – 4. La *Civil Liability Convention* («*CLC*») quale «modello» di assicurazione marittima obbligatoria e della relativa certificazione. – 4.1. Il regime di «*strict liability*» nell'ambito della Convenzione CLC: la canalizzazione della responsabilità verso il proprietario della nave. – 4.2. Il danno risarcibile ai sensi della CLC. – 4.3. L'assicurazione obbligatoria della responsabilità ai sensi della CLC. – 4.3.1. Il soggetto su cui grava l'obbligo assicurativo. – 4.3.2. Le navi per le quali vige l'obbligo assicurativo. – 4.3.3. L'importo minimo e la durata dell'assicurazione o della garanzia finanziaria prescritta dalla CLC. – 4.3.4. La c.d. «*blue card*» e la successiva emissione del certificato che attesta la vigenza dell'assicurazione o della garanzia finanziaria ai sensi della CLC. – 4.3.5. Il modello di certificato attestante la vigenza dell'assicurazione o della garanzia finanziaria ai sensi della CLC. – 4.3.6. Gli effetti derivanti dalla mancanza del «*CLC certificate*»: poteri e doveri dello Stato di bandiera e attività di *Port State Control*. Offensività del passaggio o compressione della libertà di navigazione? – 4.3.7. L'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore (o il garante) ai sensi della CLC. – *Sezione III.* LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER I DANNI DERIVANTI DALL'INQUINAMENTO DETERMINATO DAL CARBURANTE DELLE NAVI («*BUNKER OIL CONVENTION*»). – 5. La Convenzione *Bunker Oil*. Premessa. – 5.1. Il campo di applicazione della Convenzione *Bunker Oil*: i danni risarcibili. – 5.2. Il regime di responsabilità ai sensi della Convenzione *Bunker Oil*. – 5.3. L'obbligo assicurativo introdotto dalla Convenzione *Bunker Oil*. – 5.3.1. Il soggetto sul quale incombe l'obbligo assicurativo. – 5.3.2. Le navi soggette all'obbligo di assicurazione. – 5.3.3. L'autorità competente a rilasciare i certificati di cui all'art. 7, § 2, della Convenzione *Bunker Oil*. – 5.3.4. Il certificato attestante la vigenza dell'assicurazione o della garanzia finanziaria ai sensi della *Bunker Oil Convention*. – 5.3.5. Il certificato *Bunker Oil* quale titolo abilitativo alla navigazione: obblighi e poteri dello Stato di bandiera e del *Port State*. – 5.3.6.

I controlli per l'accettazione delle *blue cards* emesse da assicuratori e *P&I Clubs*. – 5.3.7. L'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore (o il garante) ai sensi della Convenzione *Bunker Oil*.

Sezione I

L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO DI DIRITTO UNIFORME A TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO CONTRO FENOMENI DI INQUINAMENTO PROVENIENTE DA NAVI

1. *Profili generali*

La particolare importanza del bene ambiente e la stretta interconnessione con la navigazione marittima hanno comportato negli ultimi decenni una significativa evoluzione degli strumenti di tutela dell'ambiente marino¹ contro l'inquinamento proveniente dalla navigazione, in particolare nel caso di talune specifiche attività «intrinsecamente pericolose», quali il trasporto di sostanze nocive e, nello specifico, di idrocarburi.

La sempre più accentuata valorizzazione della preservazione delle risorse naturali nell'ambito del quadro normativo a tutela dell'ambiente marino ha portato al superamento dei tradizionali criteri di imputazione della responsabilità e all'introduzione di specifiche ipotesi di responsabilità, in

¹ Cfr. G. CATALDI, voce *Mare (Diritto Internazionale)*, in S. CASSESE, *Dizionario di Diritto pubblico*, Milano, vol. IV, 2006, p. 3583 ss.; M. NOBILE, *La tutela giuridica dell'ambiente marino*, Livorno, 2006; F. MORANDI, *La tutela del mare come bene pubblico*, Giuffrè, Milano, 1998; A. XERRI SALAMONE (a cura di), *Profili giuridici della salvaguardia dell'ambiente marino e delle sue risorse biologiche*, in *Quaderni ICRAM*, n. 16, Rovigo, 1995; G. CAMARDA, *Convenzione «Salvage 1989» e ambiente marino*, Giuffrè, Milano, 1992; L. BENVENUTI, *La frontiera marina*, Cedam, Padova, 1988; A. XERRI, voce *Tutela dell'ambiente marino*, in *NN.D.I.*, App., VII, Torino, 1987, p. 917 ss.; U. LEANZA, *Diritto internazionale e diritto interno nella protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento*, in *Studi mar.*, n. 24, 1984, p. 15 ss.; V. STARACE, *Diritto internazionale e protezione dell'ambiente marino*, Giuffrè, Milano, 1983; A. XERRI, voce *Mare (inquinamento del)*, in *NN.D.I.*, App., IV, Torino, 1983, p. 1159 ss.; G. MERLI, *Note sull'inquinamento marino e sui provvedimenti di difesa del mare*, in *Studi mar.*, n. 12, 1982, p. 93 ss.; A. XERRI, *Saggio sull'inquinamento marino da trasporto di sostanze pericolose*, Edizioni Solfanelli, Chieti, 1981; G. MARTINI, *Le nuove norme per la prevenzione dell'inquinamento del mare*, in *Studi mar.*, n. 8, 1980, p. 17 ss.; M. PANTANO, *Il petrolio nei mari. Effetti sull'ambiente*, in *Riv. mar.*, n. 3, 1980, p. 113 ss.; V. STARACE-A.F. PANZERA, *La protezione internazionale del mare contro l'inquinamento. Raccolta e classificazione di testi*, Giuffrè, Milano, 1979, p. 53 ss.; G. TESAURO, *L'inquinamento marino nel diritto internazionale*, Giuffrè, Milano, 1971.

linea di principio oggettiva, accompagnate dall'istituzione di obblighi assicurativi *ex lege*.

Prima di trattare nello specifico i profili assicurativi legati al tema della tutela dell'ambiente marino, appare utile delineare le tracce del percorso evolutivo² che ha portato all'adozione della disciplina di diritto uniforme che sarà oggetto della presente disamina.

In tale ottica, occorre osservare che la presa di coscienza dell'importanza di definire idonee misure di tutela in favore dell'ambiente marino era emersa già nell'ambito della Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua e della Convenzione sull'alto mare, entrambe adottate a Ginevra il 29 aprile 1958³, assieme alla necessità di individuare poteri e doveri dello Stato costiero e di quello di bandiera nella lotta all'inquinamento marino e, al contempo, stabilirne un giusto bilanciamento.

Al riguardo, preme rilevare come già con la Convenzione sull'alto mare (*Convention on the High Seas* - «CHS») il legislatore abbia espresso con chiarezza le esigenze di prevenzione dell'inquinamento marino, congiuntamente a quelle di sicurezza della navigazione⁴.

Nell'ambito della disciplina di diritto uniforme relativa alla tutela dell'ambiente marino, una delle principali fonti pattizie è indubbiamente rappresentata dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, siglata a Montego Bay nel 1982 («UNCLOS»)⁵.

² Cfr. S. ZUNARELLI-M. TRANCHIDA, *L'evoluzione della normativa internazionale in materia di sicurezza marittima*, in *Fondazione marittima «Ammiraglio Michelagnoli»* (a cura di), *La sicurezza marittima: un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 41 ss.

³ Ratificate dall'Italia con legge 8 dicembre 1961, n. 1658. Per contro, solo dieci anni prima, tali esigenze non erano state avvertite nell'ambito della Convenzione di Ginevra del 1948, con la quale è stata istituita l'IMO (*International Maritime Organization*): l'art. 1, lett. a), della Convenzione menziona, infatti, solamente la sicurezza marittima e non l'ambiente o l'inquinamento.

⁴ Il riferimento è all'art. 24 della CHS («*Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the sea by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil, taking into account of existing treaty provisions on the subject*»), nonché all'art. 25 («*1. Every State shall take measures to prevent pollution of the sea from the dumping of radio-active waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations. 2. All States shall co-operate with the competent international organization in taking measures for the prevention of pollution of the seas or the air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents*»). Al riguardo, si vedano: A. LANCIOTTI, *La tutela del mare*, in R. GIUFFRIDA-F. AMABILI (a cura di), *La tutela dell'ambiente nel diritto internazionale ed europeo*, Giappichelli, Torino, 2018, p. 165; Y. TANAKA, *The International Law of the Sea*, 2^a ed., Cambridge, 2015, p. 268.

⁵ La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, conclusa a Montego Bay il 10 dicembre 1982 (nota con l'acronimo UNCLOS, dalla versione inglese «*United Nations*

Detta Convenzione, nella Parte XII⁶, contiene disposizioni specificamente finalizzate alla protezione dell'ambiente marino⁷ dall'inquinamento, a dimostrazione di un interesse (alla tutela ambientale) che «*tende, ormai, ad essere concepito come un "interesse collettivo" della Comunità internazionale*»⁸, per il soddisfacimento del quale la cooperazione transfrontaliera assume un ruolo chiave⁹.

La Convenzione contiene, altresì, un'ampia definizione di «*inquinamento dell'ambiente marino*» («*pollution of the marine environment*»), inteso come «*the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities*»¹⁰.

Oltre alle suddette convenzioni, occorre, ai fini dell'indagine che in questa sede interessa, considerare le norme internazionali che concernono specificamente il fenomeno dell'inquinamento marino da navi.

È a partire dagli anni '50 del secolo scorso, anche a seguito dell'intensificarsi

Convention on the Law of the Sea», o CNUDM dalla versione francese «*Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*») è entrata in vigore il 16 novembre 1994. La sua conclusione è stata approvata a nome della Comunità europea con decisione 98/392/CE del Consiglio, del 23 marzo 1998 (GU 1998, L 179, 1). Detta Convenzione è stata ratificata dall'Italia con la legge 2 dicembre 1994, n. 689. Sulla Convenzione, si rinvia a V. STARACE, *La protezione dell'ambiente marino nella Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare*, in V. STARACE (a cura di), *Diritto Internazionale e protezione dell'ambiente marino*, Giuffrè, Milano, 1983; T. TREVES, *Le Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 10 dicembre 1982*, Giuffrè, Milano, 1983.

⁶ Rubricata «*Protezione e preservazione dell'ambiente marino*».

⁷ Sul tema si vedano: Y. TANAKA, *The International Law of the Sea*, cit., p. 268; A. LANCIOTTI, *La tutela del mare*, cit., p. 165.

⁸ M.P. RIZZO, *L'accesso nei luoghi di rifugio di navi a rischio di inquinamento tra diritto internazionale e normativa comunitaria*, in AA.VV., *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, in *Dir. mar.*, vol. II, 2010, p. 827. Cfr. altresì S.M. CARBONE, *Diritto internazionale e protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento: sviluppi e prospettive*, in *Dir. mar.*, 2001, p. 958.

⁹ In particolare, l'art. 192 («*General obligation*») stabilisce un obbligo generale degli Stati contraenti di proteggere e preservare l'ambiente marino («*States have the obligation to protect and preserve the marine environments*»). Detta Convenzione riafferma l'obbligo di cooperazione degli Stati finalizzato alla tutela delle risorse marine, all'art. 194, rubricato «*Measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment*».

¹⁰ Art. 1, primo paragrafo, n. 4, UNCLOS. Cfr. S. BEVILACQUA, *L'inquinamento da rifiuti prodotti dalle navi*, in F. PELLEGRINO (a cura di), *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2013, p. 145 ss. Cfr. anche M. COTTONE, *L'inquinamento marino causato dai rifiuti prodotti dalle navi: sviluppi e tendenze evolutive*, in *Riv. giur. ambiente*, 2007, p. 389 ss.

dei traffici marittimi, che furono adottate le prime Convenzioni fondate su misure a carattere preventivo e settoriale per la lotta all'inquinamento marino da navi¹¹: la *OILPOL Convention* («*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*») adottata a Londra il 12 maggio 1954¹² rappresenta il primo esempio di convenzione di natura settoriale, limitandosi a vietare lo sversamento in mare di idrocarburi.

Nella stessa direzione si pongono la Convenzione sull'intervento in alto mare in caso di incidente che determini o possa determinare un inquinamento da idrocarburi, conclusa a Bruxelles il 29 novembre 1969 (c.d. «*Intervention*»)¹³, con il Protocollo relativo all'intervento in alto mare nei casi di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi, concluso a Londra nel 1973¹⁴, e la Convenzione internazionale sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi, conclusa a Londra il 30 novembre 1990 (c.d. «OPRC»)¹⁵ con il Protocollo «*on Preparedness, Response and Cooperation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious substances*» («OPRC-HNS Protocol») del 2000.

Tra le convenzioni internazionali che hanno recepito al proprio interno in maniera significativa le istanze di tutela ambientale meritano, inoltre, espressa menzione la Convenzione di Londra del 13 novembre 1972 sull'inquinamento marino cagionato dall'immersione di rifiuti ed altre sostanze pericolose (c.d. «*London Dumping Convention*» o «LDC» o «LC»)¹⁶ ed

¹¹ Cfr. F. PELLEGRINO, *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, Giuffrè, Milano, 2010, p. 4.

¹² La *OILPOL Convention* è stata ratificata e resa esecutiva in Italia con le leggi 23 febbraio 1961, n. 238; 14 gennaio 1970, n. 94; 5 giugno 1974, n. 341 e 19 dicembre 1975, n. 875.

¹³ Resa esecutiva in Italia con legge 6 aprile 1977, n. 185, recante «*Ratifica delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, con allegato, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969, e adesione alla convenzione istitutiva di un Fondo internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971, e loro esecuzione*».

¹⁴ Reso esecutivo in Italia con legge 29 settembre 1980, n. 662 («*Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973*»).

¹⁵ Entrata in vigore nel maggio 1995, ratificata e resa esecutiva in Italia con legge 15 dicembre 1998, n. 464 («*Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla preparazione, la lotta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi, con annesso, atto finale e risoluzioni, fatta a Londra il 30 novembre 1990*»).

¹⁶ In vigore dal 1975, ratificata e resa esecutiva in Italia con legge 2 maggio 1983, n. 305 («*Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie, con allegati, aperta alla firma a Città del Messico, Londra, Mosca e Washington il 29 dicembre 1972, come modificata dagli emendamenti allegati alle risoluzioni adottate a Londra il 12 ottobre 1978*»).

il relativo Protocollo modificativo del 1996 (c.d. «*London Protocol*»)¹⁷; la Convenzione di Londra per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 ed il successivo Protocollo del 1978 («*MARPOL 73/78*»)¹⁸, con i relativi annessi, nonché la Convenzione di Londra del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (c.d. «*SOLAS*»)¹⁹, con i relativi protocolli modificativi e codici di attuazione.

Quest'ultima Convenzione, infatti, fra le disposizioni volte a garantire la sicurezza della nave e della navigazione, ha introdotto anche misure volte specificamente a prevenire e contrastare l'inquinamento marino²⁰.

2. *La disciplina di diritto uniforme in materia di responsabilità civile per inquinamento marino: il principio «chi inquina paga»*

Le conseguenze particolarmente gravi per l'ambiente marino derivanti dalle attività connesse alla navigazione hanno portato all'adozione, nell'ambito del diritto uniforme, di misure volte ad assicurare il risarcimento, in maniera adeguata, ai soggetti danneggiati in specifiche ipotesi, con un ten-

¹⁷ Entrato in vigore il 24 marzo 2006, ratificato in Italia con legge 13 febbraio 2006, n. 87 («*Adesione della Repubblica italiana al Protocollo del 1996 alla Convenzione del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari causato dall'immersione di rifiuti, fatto a Londra il 7 novembre 1996, con allegati*»).

¹⁸ Elaborato durante la conferenza *Tanker Safety and Pollution Prevention* («*TSPP*»), svoltasi a Londra nel febbraio 1978. La *MARPOL 73/78* è stata ratificata in Italia con la legge 29 settembre 1980, n. 662, mentre i Protocolli del 1978 sono stati adottati con la legge 4 giugno 1982, n. 438. Cfr. F. ONNIS CUGIA, *Il danno da inquinamento dell'ambiente marino*, in *Resp. civ. prev.*, 2021, p. 1025 ss.; G. CAMARDA, *L'evoluzione della normativa internazionale comunitaria e nazionale vigente in materia di sicurezza della navigazione e prevenzione dell'inquinamento marino*, in *Riv. giur. ambiente*, 2001, p. 703 ss.

¹⁹ Resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313. Per un approfondimento, cfr. V. VALLARIO, *Sicurezza in mare, sviluppi della normativa tecnica e considerazioni giuridiche*, Cedam, Padova, 1979.

²⁰ Per completezza, sia consentito segnalare, in materia di danni causati da incidenti dovuti alla fuga di sostanze radioattive da impianti nucleari, la Convenzione sulla responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare del 29 luglio 1960 (la «*Convenzione di Parigi*»), emendata dal Protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 e dal Protocollo del 16 novembre 1982 e, da ultimo, dal Protocollo di Parigi del 12 febbraio 2004, entrato in vigore a gennaio 2022. Per un commento si veda M. HINTEREGGER-S. KISSICH, *The Paris Convention 2004-a new nuclear liability system for Europe*, in *Env. Liab.*, 2004, p. 116 ss. Occorre menzionare, altresì, la Convenzione sulla responsabilità civile per danno nucleare del 21 maggio 1963 («*la Convenzione di Vienna*»). In vigore dal 1977, questa Convenzione è stata emendata nel 1997 da un Protocollo (il «*Protocollo alla Convenzione di Vienna*») in vigore dal 4 ottobre 2003.

tativo di puntuale individuazione dei danni considerati risarcibili.

In quest'ottica, la particolare importanza dell'interesse collettivo alla tutela delle risorse marine ha portato, inoltre, al superamento – come vedremo – dei tradizionali criteri di imputazione della responsabilità, a favore di una sempre più marcata affermazione di ipotesi di responsabilità «oggettiva».

In seguito al disastro della m/c *Torrey Canyon*²¹ del 1967, l'*International Maritime Organization* (IMO), attraverso il suo *Legal Committee*²² costituito per l'occasione, assunse il compito di realizzare in tempi celeri un'adeguata normativa uniforme a tutela dei danneggiati da inquinamento marino da idrocarburi persistenti, preannunciando così il trasferimento delle funzioni dal *Comité Maritime International* (CMI) all'IMO (già IMCO) e ad altre organizzazioni delle Nazioni Unite, nella produzione del diritto privato marittimo uniforme²³.

Con specifico riferimento ai profili risarcitori dei danni causati dall'inquinamento marino derivante dalle navi, le fonti di diritto pattizio finora presenti sono contraddistinte da un carattere settoriale, limitando la propria portata applicativa a particolari categorie merceologiche contraddistinte da un maggiore rischio di inquinamento ambientale rispetto ad altre²⁴.

Particolare rilievo assumono, in tale contesto, la Convenzione sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi («*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*» o «*Civil Liability Convention*» - «CLC»)²⁵, la Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento derivante dal carburante delle navi marittime (*Bunker Oil* o *Bunkers Convention*)²⁶ e la «*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*» (WRC)²⁷, che saranno oggetto di specifica trattazione.

Di fronte all'acquisita consapevolezza dell'esigenza, sempre più avvertita,

²¹ Si tratta del sinistro occorso il 18 marzo 1967 al largo tra le isole Scilly e le coste della Cornovaglia.

²² Cfr. S. ZUNARELLI, *Il Legal Committee dell'IMO e i lavori per l'unificazione del diritto marittimo*, in *Dir. mar.*, 1999, p. 252 ss.

²³ Cfr. P. GRIGGS, *Making maritime law. Do conventions work?*, in AA.VV., *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, in *Dir. mar.*, vol. I, 2010, p. 540 ss.; T.A. MENSAH, *The cooperation between the Comité Maritime International (CMI) and the International Maritime Organization (IMO) in the development of uniform international maritime law*, in *Dir. mar.*, 1999, p. 153 ss.

²⁴ S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di Diritto della navigazione e dei trasporti*, Wolters Kluwer, Milano, 2020, p. 119.

²⁵ Per una trattazione più diffusa si rinvia alla Sezione II del presente Capitolo.

²⁶ Si rinvia alla Sezione III del presente Capitolo.

²⁷ Si rinvia al Capitolo II.

di salvaguardia delle risorse naturali, le fonti di diritto pattizio introdotte a livello internazionale hanno inciso significativamente sulla nozione di danno ambientale, estendendone la portata in maniera progressiva²⁸, anche sotto il profilo risarcitorio.

Il principio che sta alla base del risarcimento del danno ambientale è il principio «*chi inquina paga*»²⁹, per cui l'operatore la cui attività ha causato un danno ambientale o la minaccia imminente di tale danno ne è considerato finanziariamente responsabile, in modo da indurre gli operatori ad adottare misure e a sviluppare pratiche atte a ridurre al minimo i rischi di pregiudizio ambientale.

Tale principio, sancito a livello interno, eurounitario e internazionale, è strettamente connesso – concettualmente e funzionalmente – al paradigma dello «*sviluppo sostenibile*», come elaborato dalla «*World Commission on Environment and Development*» nel Report «*Our Common Future*» (meglio noto come rapporto *Brundtland*³⁰), ormai fonte ispiratrice del legislatore.

²⁸ Per una descrizione del danno ambientale si rinvia a: X. HANQUIN, *Transboundary damage in international law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2003; M.L. LARSSON, *The law of environmental damage*, Kluwer Law International, Norstedts Juridik, Stoccolma, 2003, p. 571 ss.; L. DE LA FAYETTE, *The concept of environmental damage in international liability regimes*, in M. BOWMAN-A. BOYLE, *Environmental damage and international and comparative law*, Oxford University Press, Oxford, 2002, p. 153 ss.

²⁹ Per un approfondimento sul principio «chi inquina paga», si rinvia, *ex multis*, a: S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di Diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., p. 119; A. VETTORI, *Un nuovo programma generale d'azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020*, in *Riv. giur. ambiente*, 2014, p. 283 ss.; M. LOMBARDO, *Il principio «chi inquina paga» e la responsabilità ambientale da inquinamento diffuso nel diritto dell'Unione europea*, in *Dir. Un. Eur.*, 2011, p. 719 ss.; M. CAFAGNO, *Principi e strumenti di tutela dell'ambiente*, Giappichelli, Torino, 2007; G. MOSCHELLA-A.M. CITRIGNO (a cura di), *Tutela dell'ambiente e principio chi inquina paga*, Giuffrè, Milano, 2007; M. MELI, *Il principio comunitario «chi inquina paga»*, Giuffrè, Milano, 1995, p. 25 ss.; G. ROMANELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Trasporto, turismo e sostenibilità ambientale*, in *Dir. trasp.*, 2000, p. 659 ss.

Occorre segnalare come il principio «chi inquina paga» sia stato sancito, peraltro, anche dalla Direttiva 2004/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale, secondo cui «*l'operatore la cui attività ha causato un danno ambientale o la minaccia imminente di tale danno sarà considerato finanziariamente responsabile in modo da indurre gli operatori ad adottare misure e a sviluppare pratiche atte a ridurre al minimo i rischi di danno ambientale*». Il considerando (18) specifica che: «*Secondo il principio "chi inquina paga", l'operatore che provoca un danno ambientale o è all'origine di una minaccia imminente di tale danno dovrebbe di massima sostenere il costo delle necessarie misure di prevenzione o di riparazione*».

³⁰ *United Nations - Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. Transmitted to the General Assembly as an Annex to document A/42/427 - Development and International Cooperation: Environment: «Humanity has the ability to make development sustainable to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs»*). Il prin-