

**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO-BICOCCA**

Scuola di Giurisprudenza

Corso di Laurea Magistrale a Ciclo Unico in Giurisprudenza



**LA RESPONSABILITÀ PENALE AMBIENTALE  
NELLA NAVIGAZIONE**

Relatore: Chiar.mo Prof. Carlo RUGA RIVA

Correlatore: Tania DE FAZIO

Tesi di Laurea di

**Daide PEDETTI**

Matricola n. 728370

**Anno Accademico 2015/2016**

*A Carla e Davide,  
i migliori nonni che potessi desiderare  
e a Corrado,  
che tanto avrei voluto potesse  
vivere questo giorno, così come tanti altri ancora*



# Indice sommario

<b>1</b>	<b>L'INQUINAMENTO E IL MARE .....</b>	<b>8</b>
1.1	UN FENOMENO AMPIAMENTE SOTTOVALUTATO .....	8
1.2	STORIA DEL TRASPORTO MARITTIMO: DAL PRIMO VIAGGIO AL PRIMO DISASTRO.....	12
1.3	LE DIVERSE TIPOLOGIE DI INQUINAMENTO.....	17
1.3.1	<i>Gli scarichi intenzionali: le "normali operazioni di navi"</i> .....	18
<b>2</b>	<b>LE FONTI.....</b>	<b>22</b>
2.1	LE FONTI DI DIRITTO INTERNAZIONALE.....	22
2.1.1	<i>La normativa pre-Torrey Canyon: la Convenzione OILPOL.....</i>	<i>24</i>
2.1.2	<i>I primi interventi dopo il naufragio della Torrey Canyon .....</i>	<i>26</i>
2.1.2.1	La Convenzione Intervention .....	26
2.1.2.2	La Convenzione CLC .....	27
2.1.3	<i>La convenzione MARPOL '73/78 .....</i>	<i>30</i>
2.1.3.1	La portata della MARPOL .....	31
2.1.3.2	Il contenuto degli Annessi MARPOL: le sostanze disciplinate, le condizioni di scarico, le specifiche tecniche di costruzione .....	32
2.1.3.3	Sanzioni e certificazioni nel sistema MARPOL.....	34
2.1.4	<i>La London Dumping Convention .....</i>	<i>35</i>
2.1.5	<i>La Convenzione CNUDM.....</i>	<i>38</i>
2.1.6	<i>I trattati locali: la Convenzione di Barcellona.....</i>	<i>42</i>
2.2	L'IMPEGNO EUROPEO A TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO .....	44
2.2.1	<i>La tutela dell'ambiente nell'Unione Europea: da una tutela in ottica di uno sviluppo sostenibile, a bene fondamentale .....</i>	<i>44</i>
2.2.2	<i>Gli Anni '70.....</i>	<i>45</i>
2.2.3	<i>I primi Anni 2000.....</i>	<i>47</i>
2.2.4	<i>Il "dopo Prestige" .....</i>	<i>49</i>
2.2.4.1	Il rafforzamento di matrice europea della responsabilità civile in tema di inquinamento: la Direttiva 2004/35 .....	49
2.2.4.2	La Direttiva 1999/32 CEE e successive modifiche .....	50
2.2.5	<i>Un sistema penale a tutela dell'ambiente condiviso a livello europeo, tra difficoltà e obiettivi da raggiungere.....</i>	<i>51</i>
2.2.5.1	La Decisione Quadro 2003/80 GAI .....	52
2.2.5.2	La Causa C-176/2003 .....	54

2.2.5.3	La Direttiva 2005/35 e la Decisione Quadro 2005/667/GAI: un nuovo orizzonte per la tutela dell'ambiente marino? .....	55
2.2.5.4	La sentenza C-440/05.....	59
2.2.5.5	I più recenti interventi europei in tema di tutela dell'ambiente attraverso sanzioni penali	59
<b>3</b>	<b>IL SISTEMA SANZIONATORIO NELL'ORDINAMENTO ITALIANO .....</b>	<b>63</b>
3.1	GLI SCARICHI.....	63
3.1.1	Lo "scarico marino" e le problematiche interpretative.....	64
3.1.2	La legge Merli.....	65
3.1.3	Disposizioni per la difesa del mare.....	67
3.1.3.1	Le condotte antigiuridiche ai sensi della legge 979/1982 .....	67
3.1.3.2	Il rapporto con la Convenzione MARPOL.....	69
3.1.3.3	Le sanzioni.....	70
3.1.4	Il Decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152: una diversa lettura di "scarico" .....	72
3.1.5	Il Testo Unico Ambiente: l'art. 137 comma 13.....	74
3.1.6	Il d. lgs. 202/2007.....	76
3.1.6.1	Il d. lgs. 202/2007: una nuova norma penale di derivazione europea finalizzata alla repressione degli scarichi marini provenienti dalle navi .....	76
3.1.6.2	Il comportamento antigiuridico ai sensi del d. lgs. 202/2007 .....	77
3.1.6.3	Il rapporto con la Convenzione MARPOL: da punto di riferimento per la definizione dei limiti oggettivi a causa di non punibilità ex lege .....	78
3.1.6.4	Sanzioni.....	80
3.1.6.5	Pene accessorie.....	84
3.1.6.6	Rapporto con la sanzione di cui all'art. 137 comma 13 T.U.A. ....	85
3.2	I RIFIUTI.....	86
3.2.1	La nozione di rifiuto.....	86
3.2.1.1	Il sottoprodotto.....	88
3.2.2	I rifiuti delle navi.....	89
3.2.2.1	I Rifiuti nella Convenzione MARPOL.....	89
3.2.2.2	Previsioni generali in tema di Rifiuti ai sensi dell'Annesso V MARPOL .....	90
3.2.2.3	Impianti di collettamento MARPOL e Garbage record book.....	91
3.2.2.4	Il residuo di carico: una sostanza in bilico tra rifiuto liquido, scarico (e sottoprodotto)...	92
3.2.2.5	Condizioni di liceità MARPOL per lo scarico in mare di residui di carico considerati rifiuti ai sensi dell'Annesso V.....	96
3.2.2.6	Il garbage .....	97
3.2.2.7	Tabella semplificativa per la discarica dei Rifiuti disciplinati ai sensi dell'Annesso V MARPOL	99
3.2.3	Il dumping .....	100
3.2.4	I liquami .....	101
3.2.5	Sanzioni.....	102
3.2.5.1	L'art. 137 comma 13 T.U.A.....	103

3.2.5.2	Le Sanzioni previste nella Parte IV del Testo Unico Ambiente .....	103
3.2.6	<i>Sanzioni amministrative</i> .....	108
3.2.6.1	Sanzioni amministrative per il mancato collettamento di residui di carico .....	108
3.2.6.2	Sanzioni amministrative per il mancato collettamento del garbage .....	111
3.2.6.3	Sanzioni amministrative e obblighi di notifica .....	112
3.3	I NUOVI ECOREATI .....	113
3.3.1	<i>Il delitto di inquinamento ambientale</i> .....	113
3.3.1.1	La fattispecie di morte o lesioni come conseguenza della commissione dei fatti di cui all'art. 452 bis .....	119
3.3.2	<i>Il nuovo disastro ambientale</i> .....	121
3.3.3	<i>Le fattispecie colpose e di pericolo</i> .....	125
3.3.4	<i>I termini di prescrizione per i delitti di cui al Titolo VI bis c.p.</i> .....	126
3.4	LE EMISSIONI .....	127
3.4.1	<i>Le disposizioni in materia di combustibili marini, in attuazione dell'Annesso VI MARPOL e successive modifiche</i> .....	128
3.4.1.1	Altri adempimenti .....	130
3.4.1.2	Sanzioni .....	131
<b>4</b>	<b>IL COMANDANTE DELLA NAVE .....</b>	<b>136</b>
4.1	IL COMANDANTE DELLA NAVE NEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE .....	136
4.2	LA GERARCHIA DI BORDO .....	139
4.3	IL PILOTAGGIO .....	141
4.4	IL COMANDANTE DELLA NAVE E L'ARMATORE .....	141
<b>5</b>	<b>GIURISDIZIONE .....</b>	<b>143</b>
	<i>Bibliografia</i> .....	146
	<i>Giurisprudenza</i> .....	150
	<i>Sitografia</i> .....	152



# 1 L'inquinamento e il mare

SOMMARIO: 1.1 Un fenomeno ampiamente sottovalutato. – 1.2 Storia del trasporto marittimo: dal primo viaggio al primo disastro. – 1.3 Le diverse tipologie di inquinamento. – 1.3.1 Gli scarichi intenzionali: le “normali operazioni di navi”.

## 1.1 Un fenomeno ampiamente sottovalutato

Nel diritto penale, maggiore è la tensione sociale in merito ad una determinata problematica, maggiore è l'attenzione del legislatore volta a reprimerne gli effetti.

In tema di inquinamento marino, il non addetto ai lavori, se interrogato, sicuramente ricorderà qualche disastro petrolifero avvenuto in una qualche piattaforma di un qualche mare lontano. Tuttavia la realtà riporta una sequela di eventi ben più frequenti; quantificando gli eventi inquinanti inoltre il quadro appare ben più preoccupante: si stima infatti che nel Mediterraneo vengano sversate in un anno 600.000 tonnellate di solo greggio<sup>1</sup>, mentre a livello globale si parla di 6.000.000 di tonnellate<sup>2</sup>.

Nel corso degli ultimi 40 anni a livello mondiale sono avvenuti 1.336 incidenti con sversamenti compresi fra le 7 e le 700 t e 461 incidenti oltre le 700 t<sup>3</sup>. Di questa massa nera, quasi 1.500.000 tonnellate all'anno a livello mondiale si riversano in mare a causa del trasporto via oleodotti o via nave, a seguito di perdite accidentali o del lavaggio delle cisterne.

---

<sup>1</sup> I dati riportati sono tratti da A. BUONFRATE, *“La difesa del mare: l'inquinamento delle navi”*, A. BUONFRATE (a cura di), *Codice dell'ambiente e normativa collegata*, Torino, 2008, pag. 435 e considerano le fonti di inquinamento di origine sia marina sia terrestre.

<sup>2</sup> G. RIGHETTI, *“L'inquinamento marino”*, G. RIGHETTI *Trattato di Diritto Marittimo*, Parte I, Tomo 1, capitolo XI 1987 in Milano, pag. 577.

<sup>3</sup> Rapporto ISPRA 149/2011 *“Sversamenti di prodotti petroliferi: sicurezza e controllo del trasporto marittimo”*, pag. 16.



Sebbene gli incidenti alle petroliere rappresentino una piccola percentuale degli oltre 10.000 casi di dispersione di idrocarburi in mare registrati dall'ITOPF<sup>4</sup> dal 1974 ad oggi, costituiscono oltre l'84% dei casi che si possono considerare gravi, ovvero quelli che coinvolgono quantitativi superiori alle 700 tonnellate<sup>5</sup>.

Ciò che spesso si ignora è che gli eventi potenzialmente dannosi per l'ambiente sono tutt'altro che sporadici: nel 1996 si sono registrati nel mondo 70 affondamenti di petroliere.

Sebbene possa apparire un problema lontano, è proprio il *mare nostrum* ad accusare maggiormente i danni da inquinamento da idrocarburi: a causa della sua conformazione a bacino semi-chiuso il rinnovamento dell'acqua di superficie richiede 100 anni, mentre per il volume totale dell'acqua sono necessari 7000 anni<sup>6</sup>. A questo si aggiunga che il danno ambientale che un evento inquinante al largo delle nostre coste può provocare è potenzialmente maggiore che altrove: il Mediterraneo ospita infatti il 20% della biodiversità marina su scala mondiale. Inoltre il 20-30% delle specie presenti nel nostro mare sono endemiche<sup>7</sup>.

Tradizionalmente però la tutela dell'ambiente non è mai stata una tematica importante quanto la sicurezza di passeggeri e marinai, verso cui, sino a tempi recentissimi, è stato rivolto ogni sforzo di regolamentazione. Tutt'oggi vige la regola, che campeggia a grandi lettere sulle tughe delle navi mercantili, "*Safety first*": queste due parole più o meno traslitterano la prima norma sulla buona navigazione che ho imparato da mio padre quando ero bambino, cioè "una mano per te, una mano per la barca". Come a dire: "prima la tua sicurezza, poi quella della barca". E ciò a ragion veduta, considerato il fatto che, come vedremo, navigare era un mestiere tutt'altro che sicuro.

---

<sup>4</sup> *International Tanker Owners Pollution Federation*: si tratta di un'organizzazione no profit fondata nel 1967 sull'onda del disastro della *Torrey Canyon*, con l'obiettivo di fornire supporto tecnico qualificato ai proprietari di navi cisterna e agli assicuratori nella gestione delle criticità; dal 1999 i servizi dell'ITOPF sono stati estesi a tutti i proprietari di navi.

<sup>5</sup> L'ITOPF ha creato una banca dati all'interno della quale sono riportati i dati di più di 10.000 sversamenti di petrolio dal 1970 ad oggi provenienti da navi cisterna, navi mercantili e chiatte, eccezion fatta per gli incidenti bellici. I dati catalogati contengono: la nave coinvolta, il luogo e la causa che hanno condotto all'evento, il tipo di sversamento, la quantità di carico sversata. È la stessa ITOPF a classificare gli eventi inquinanti (tra le 7 e le 700 tonnellate) e gravemente inquinanti (più di 700 tonnellate).

<sup>6</sup> "*I numeri del Mediterraneo*" su [www.legambiente.it](http://www.legambiente.it) e "*Mediterraneo*" [www.sosmediterraneo.org](http://www.sosmediterraneo.org).

<sup>7</sup> "*La ricerca applicata per la creazione di un sistema nazionale di Aree Protette marine*" – ISPRA 3° Dipartimento "Tutela degli Habitat e della Biodiversità"

La tutela dell'inquinamento marino sembra però essere tutt'oggi un problema secondario, troppo secondario. E, si vedrà, il legislatore, sia esso comunitario, nazionale od internazionale, ha sempre cercato soluzioni tardive al problema, il cui varo è quasi sempre stato in concomitanza degli strascichi mediatici di un disastro ambientale di grandi proporzioni.

Nel 2013 ha destato particolare indignazione nell'opinione pubblica<sup>8</sup> la sentenza del Tribunale spagnolo di primo grado avente ad oggetto i fatti che hanno portato all'affondamento della petroliera motoscafo *Prestige* al largo delle coste Galiziane.

Il 13 novembre 2002 la nave, che all'epoca copriva la tratta San Pietroburgo – Gibilterra con a bordo 77.000 tonnellate di greggio, accusava una falla sulla fiancata a seguito dell'impatto con un tronco galleggiante e, gravemente danneggiata, veniva prontamente raggiunta dai soccorsi.

L'epilogo dell'evento ha dell'incredibile: i rimorchiatori sopraggiunti per ordine della Marina spagnola al fine di salvare la nave, pretendevano dalla Compagnia Navale il premio del 30% del valore della nave e del suo carico (che, si stima, si aggirasse intorno ai 60 milioni di euro) come previsto dalle consuetudini marittime; dall'altro lato, la Compagnia si rifiutava di pagare quanto richiesto ed il Comandante della *Prestige*, Apostolos Mangouras, negava alla Marina spagnola di trainare la petroliera in acque più sicure.

Dopo sei giorni di trattative la *Prestige* affondava, abbandonando il suo carico al largo delle coste spagnole.

È questo episodio, per l'attenzione mediatica che ne è scaturita, oltre ad ovviamente una, seppur tardiva, presa di coscienza del problema, che ha rappresentato il più recente "motore" della macchina legislativa, prima Comunitaria<sup>9</sup>, poi nazionale<sup>10</sup>.

Ai fatti sopra descritti seguivano le indagini condotte in Spagna tramite il procedimento penale RGNR 960/2002: il Comandante della nave, il direttore

---

<sup>8</sup> In Italia, fra gli altri, Il Corriere, La Repubblica ed Il Fatto Quotidiano hanno ripreso la vicenda nel 2013, undici anni dopo i fatti in questione, in occasione dell'emissione del dispositivo del processo "*Prestige*", unanimemente definendolo "il più grande disastro ecologico europeo" ("*Spagna, disastro Prestige: tutti assolti*" Il Fatto Quotidiano – 13 novembre 2013; "*Catastrofe Prestige, assolti Comandante e Marina: <<Nessun disastro ambientale>>*" La Repubblica – 13 novembre 2013; "*Spagna: tutti assolti per il <<Caso Prestige>>. Il disastro ambientale resta senza responsabili*" F. SENEGHINI su Il Corriere, 14 novembre 2013).

<sup>9</sup> Si veda *infra* il Capitolo 2.2.

<sup>10</sup> Che avrà in questo scritto un ruolo centrale e di cui si tratterà al Cap. 3.

generale della Marina Mercantile spagnola José Luis López-Sors González, il capo macchine Nikolaos Argyroupoulos venivano indagati per i reati ambientali p. e p. dagli artt. 325<sup>11</sup>, 326 lett e)<sup>12</sup>, 331<sup>13</sup> del Codice Penale spagnolo.

Inoltre l'Argyroupoulos e il Com.te Mangouras venivano indagati rispettivamente per il reato di disobbedienza e di disobbedienza grave<sup>14</sup>.

Con la sentenza di primo grado venivano assolti dai reati ambientali a loro contestati; il solo Com.te Mangouras veniva condannato a 9 mesi di reclusione per il reato di disobbedienza grave.

Nel 2014<sup>15</sup> la Suprema Corte spagnola ribaltava il verdetto, condannando il Com.te Mangouras alla reclusione per anni due per la commissione di reati ambientali.

---

<sup>11</sup> Riporto l'articolo di apertura del Capitolo III del Codice Penale spagnolo nella sua formulazione originaria, introdotta il 24/11/1995 ed in vigore dal 24/05/1996 al 26/11/2003, mediante il quale venivano stabilite le sanzioni previste e applicate al tempo per la commissione di reati ambientali *"Será castigado con las penas de prisión de seis meses a cuatro años, multa de ocho a veinticuatro meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a tres años el que, contraviniendo las Leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente, provoque o realice directa o indirectamente emisiones, vertidos, radiaciones, extracciones o excavaciones, aterramientos, ruidos, vibraciones, inyecciones o depósitos, en la atmósfera, el suelo, el subsuelo, o las aguas terrestres, marítimas o subterráneas, con incidencia, incluso, en los espacios transfronterizos, así como las captaciones de aguas que puedan perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales. Si el riesgo de grave perjuicio fuese para la salud de las personas, la pena de prisión se impondrá en su mitad superior"*.

<sup>12</sup> Qui la versione dell'articolo nella sua formulazione originale, in vigore dal 24/05/1996 al 01/07/2015, che sanzionava in maniera aggravata le pene che avessero prodotto un "pericolo di deterioramento dell'ambiente irreversibile o di carattere catastrofico": *"Se impondrá la pena superior en grado, sin perjuicio de las que puedan corresponder con arreglo a otros preceptos de este Código, cuando en la comisión de cualquiera de los hechos descritos en el artículo anterior concurre alguna de las circunstancias siguientes: (...) E) Que se haya producido un riesgo de deterioro irreversible o catastrófico."*

<sup>13</sup> Il presente articolo ha l'effetto di attenuare le pene quando siano commesse per imprudenza grave *"Los hechos previstos en este capítulo serán sancionados, en su caso, con la pena inferior en grado, en sus respectivos supuestos, cuando se hayan cometido por imprudencia grave"*

<sup>14</sup> Il reato di disobbedienza grave, per cui è stato indagato il Com.te Mangouras, è disciplinato dall'art. 556 del Codice Penale spagnolo che all'epoca dei fatti riportava: *"Los que, sin estar comprendidos en el artículo 550, resistieren a la autoridad o sus agentes, o los desobedecieren gravemente, en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año."* (art. in vigore dal 24/05/1996 al 01/07/2015).

<sup>15</sup> Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, Sección I, Sentenza n° de recurso 1167/2014, n° de resolution 865/2015, del 29/09/2015.

La vicenda è la cartina tornasole di come, anche in tempi recenti, la disciplina risulti quantomeno carente, sia sotto il profilo della prevenzione (non sono certo nuove alla cronaca le vicende di carrette del mare che, seppur non più all'altezza degli standard di sicurezza prescritti, continuano a navigare), sia sotto il profilo delle modalità di intervento.

Sotto il punto di vista delle sanzioni invece, la disciplina, in Italia così come in Spagna, è stata a lungo rimaneggiata, al duplice fine di armonizzarla con la normativa internazionale da un lato e di salvaguardare l'ambiente dalle (e mediante le) nuove tecnologie dall'altro.

Ciò che colpisce è che non si tratta dell'unico caso in cui il dilungarsi in trattative abbia provocato un disastro<sup>16</sup>...

### 1.2 Storia del trasporto marittimo: dal primo viaggio al primo disastro

Bisogna considerare nell'approcciarsi alla materia che il trasporto di idrocarburi via mare (e poi di altri prodotti dannosi per l'ambiente) è un fenomeno relativamente moderno.

L'esigenza di trasportare combustibili fossili nacque infatti soltanto a seguito alla crescente richiesta di energia per il funzionamento dei macchinari e dei telai della seconda rivoluzione industriale. Ed è così che si iniziò a trasportare petrolio nel Vecchio Continente dagli Stati Uniti; un altro prodotto largamente importato era il kerosene, un combustibile al tempo molto utilizzato.

---

<sup>16</sup> Ci si riferisce al caso dell'*Amoco Cadiz* che il 16 marzo del 1978, affondava al largo di Portsall; nell'occasione, il Com.te Pasquale Bardari, che aveva perso il controllo della nave a causa di un'avaria al timone, ed il Com.te del rimorchiatore sopraggiunto per prestare assistenza si dilungavano in trattative (per quanto in un arco temporale ben più ristretto rispetto al caso della *Prestige*, che va dalle ore 09:00 alle 22:30 circa), nonostante la petroliera, ormai governata solo grazie ai motori, stesse attraversando il Passaggio di Fromveur, un canale di mare molto stretto e attraversato da forti correnti. Solo quando ormai era troppo tardi i presenti si avvedevano di un inasprimento delle condizioni meteo marine e tentavano un recupero ormai impossibile: la nave si incagliava, spezzandosi successivamente in due tronconi, disperdendo in mare 234.000 tonnellate di idrocarburi. ("*AMOCO CADIZ-France, 1978*" report della vicenda edita sulla banca dati ITOPF (vedi nota 5; "*Amoco Cadiz*" su Shipwrecklog.com, una rivista specialistica che contiene un database di tutti i naufragi occorsi a livello mondiale; "Il giorno della marea nera-Storia di un disastro ambientale" un'intervista al 3° Ufficiale dell'*Amoco Cadiz* su NapoliMonitor).

Nel 1861 si assistette al primo viaggio di greggio via mare a bordo dell'*Elisabeth Watts*, un veliero in legno con una capacità di 224 tonnellate. Tuttavia, la preoccupazione che questa prima tratta destava per il trasporto di un materiale così infiammabile e pericoloso, non era certo rivolta alla salvaguardia dell'ecosistema marino. Anzi.

La pionieristica impresa di trasportare un combustibile attraverso un intero oceano su di un vascello di legno rischiò di... naufragare ancora prima di partire a causa del timore dei marinai di imbarcarsi per affrontare la lunga traversata: si tramanda infatti che il Capitano *Charles Bryant*, al comando della *Watts* per questa tratta, dovette ricorrere all'espedito di farli ubriacare per convincerli a salire a bordo.

Due anni più tardi, nel 1863, seguirono il varo della *Great Western* e dell'*Atlantic*, due velieri gemelli a tre alberi con scafo in ferro e dotati di un sistema di pompaggio interno, che permetteva lo scarico delle 700 t di olio trasportato in "solo" 24 ore<sup>17</sup>.

Vent'anni dopo un'altra innovazione della tecnica segnava un ulteriore passo avanti nello *shipping*: con la messa in acqua della *Glückhauf* si dava il via all'utilizzo di navi a vapore per il trasporto di greggio.

Negli Anni '20 nuove tecniche di costruzione ridussero il peso della nave aumentandone la capacità. E anche negli anni '30, nonostante lo sviluppo degli oleodotti, il numero delle petroliere continuò ad aumentare, soprattutto a causa della difficoltà di trasporto del petrolio allo stato grezzo via condotte per la sua elevata viscosità.

È però nel Secondo Dopoguerra, con il boom economico, che il commercio via mare di petrolio raggiunse il proprio apice: tra il 1960 ed il 1970 il traffico di petrolio aumentò dell'800%, complici l'aumento di tonnellaggio complessivo (la flotta mondiale all'inizio degli Anni '60 ammontava a 63 milioni di tonnellate, cresceva in capacità del 600% nei dieci anni successivi) e una sfrenata costruzione di navi da carico. A metà degli Anni '60, il 43% delle navi in costruzione erano petroliere<sup>18</sup>.

Da un lato questo sviluppo portò ai primi interventi legislativi: è in questo periodo, e precisamente nel 1954, che venne varato il primo intervento legislativo

---

<sup>17</sup> C. ALIMONTI, "Trasporto di greggio via mare", M. BECCARI V. ROMANO (a cura di), *Enciclopedia degli idrocarburi*, vol I, cap. 7.2, Treccani/ENI, Roma, 2007, pagg. 830 e segg.

<sup>18</sup> C. ALIMONTI, "Trasporto di greggio via mare", M. BECCARI V. ROMANO (a cura di), *Enciclopedia degli idrocarburi*, vol I, cap. 7.2, Treccani/ENI, Roma, 2007, pag. 831 e segg.

della comunità internazionale mirato a reprimere l'inquinamento marittimo: la Convenzione OILPOL<sup>19</sup>; e non a caso oggetto della normativa era l'inquinamento da idrocarburi.

Dall'altro lato, questa richiesta continua e crescente di petrolio, aveva portato alla costruzione di petroliere sempre più grandi, capienti ed in grado di coprire tratte sempre più lunghe.

Un ulteriore fattore che contribuì in questo senso fu la Crisi di Suez del 1956: a seguito della nazionalizzazione del Canale da parte dell'Egitto, veniva di fatto meno il controllo del Regno Unito sul passaggio che garantiva l'unica rotta che potesse rapidamente rifornire l'Occidente del greggio necessario.<sup>20</sup>

L'unica alternativa possibile per unire l'offerta araba e la domanda europea era doppiare il Capo di Buona Speranza, allungando la tratta di 11.000 miglia nautiche, circa 20.000 km.

Il successivo blocco del Canale e l'incertezza generata dalla situazione politica hanno condotto alla costruzione di navi con maggiore capienza al fine di abbattere i maggiori costi di trasporto<sup>21</sup> da sostenersi con la nuova tratta: nel 1959 al varo della prima petroliera da 100.000 tonnellate, seguì presto la nascita della categoria VLCC (*Very Large Crude Carrier*) da oltre 200.000 tonnellate.<sup>22</sup>

Nel frattempo, veniva varata la Convenzione di Ginevra del 1958 sull'alto mare<sup>23</sup>, nel cui testo ci si limitava a disporre all'art. 24 che *“ogni stato contraente è tenuto a promulgare norme intese ad evitare la polluzione dei mari derivata da*

---

<sup>19</sup> Vedi *infra* paragrafo 2.1.1.

<sup>20</sup> I dati dell'impatto che il blocco del Canale di Suez e ha avuto sulla costruzione delle navi, unitamente ad una sempre crescente richiesta, sono tratti da A. COUPER *“The geography of sea transport”* Oxford, 1972, pag. 117 e C. ALIMONTI, *“Trasporto di greggio via mare”*, M. BECCARI V. ROMANO (a cura di), *Enciclopedia degli idrocarburi*, vol I, cap. 7.2, Treccani/ENI, Roma, 2007, pag. 830 e segg.

<sup>21</sup> Secondo le stime riportate i costi di trasporto sono cresciuti da 1,15 £ per tonnellata a circa 10 £ per tonnellata, A. COUPER *“The geography of sea transport”*, Oxford, 1972, pag. 117.

<sup>22</sup> A. COUPER *“The geography of sea transport”*, op. cit., pag. 117

<sup>23</sup> Si tratta di una serie di Convenzioni adottate a Ginevra il 29 aprile del 1958 al fine di combattere l'inquinamento marino proveniente da terraferma, impiego di navi e sfruttamento di fondi e sottofondi marini. Riguardo quanto *ivi* disposto bisogna sottolineare che si tratta di un testo dalle disposizioni particolarmente timide, da un lato perché il fenomeno dell'inquinamento non aveva ancora raggiunto una particolare rilevanza, dall'altro perché interventi di riforma venivano osteggiati dai Paesi con preminenti interessi in campo di mercantili, i quali non vedevano di buon occhio un'eventuale estensione dei poteri di controllo da parte degli Stati costieri (in questo senso G. RIGHETTI, *“L'inquinamento marino”*, op. cit., pagg. 599-601).

*sostanze idrocarburiche defluite da navi o da oleodotti o dall'esplorazione o dallo sfruttamento del fondo o dei sottofondi marini, tenendo conto delle disposizioni pattizie esistenti in materia".*

In merito a questa prima disposizione internazionale in materia si è parlato in autorevole dottrina<sup>24</sup> di "*indeterminatezza del precetto*", che aveva fatto sì che si instaurasse e perdurasse nel tempo la prassi di utilizzare l'acqua del mare per operazioni come il lavaggio delle cisterne.

La disciplina di settore lasciava quindi scoperte alcune criticità come la prevenzione, il risarcimento civile, un sistema sanzionatorio condiviso, modalità di intervento volte ad arginare una crisi in mare aperto.

Anche le regole in tema di giurisdizione, penale e civile, continuavano a basarsi su disposizioni datate e di carattere consuetudinario, oppure sulle inadatte normative contenute nelle legislazioni nazionali. A ciò tuttavia alcuni Stati avevano tentato di porre rimedio estendendo unilateralmente<sup>25</sup> i propri poteri di polizia e controllo, con disposizioni che si basavano sul testo della Convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la zona contigua così come interpretato da una certa dottrina dell'epoca<sup>26</sup>, per la quale non solo veniva avallata, ma era resa doverosa, una legittimazione dei poteri di controllo ed intervento nei casi di pericolo o minaccia di inquinamento.

Le mancanze ora evidenziate non tardarono a manifestarsi, per quanto si dovette attendere il primo vero e proprio disastro ambientale navale nella storia del trasporto marittimo perché la comunità internazionale si decidesse a provvedere. Nel 1967 la *Torrey Canyon* si incagliò al largo della Cornovaglia con 120.000

---

<sup>24</sup> G. RIGHETTI, "*L'inquinamento marino*", in *Trattato di diritto marittimo*, Parte I, Tomo 1, Capitolo XI, pagg. 599-601.

<sup>25</sup> Si veda l'*Artic Waters Pollution Prevention Act*, con il quale il Canada aveva nel 1970 istituito una speciale zona di sicurezza comprendente un'area di 100 miglia dalle proprie coste al fine di prevenire l'inquinamento marino.

<sup>26</sup> Questa interpretazione muoveva dal testo dell'art. 14 della Convenzione di Ginevra, ove veniva fatto salvo il passaggio inoffensivo delle navi nelle acque territoriali di uno Stato, purché questo non creasse "*minacce alla pace, al buon ordine alla sicurezza del Paese rivierasco*" (G. RIGHETTI "*L'inquinamento marino*" *Trattato di diritto marittimo*, Parte I, Tomo 1, Capitolo XI, , pag. 600), nonché sulla base dell'interpretazione dell'art. 17 della Convenzione stessa, che obbliga le navi che stanno attraversando le acque territoriali a conformarsi alle leggi dello Stato costiero (D.ABECASSIS "*Oil pollution from ships*, Londra, 1978, pagg. 78 e segg.).

tonnellate di carico a bordo<sup>27</sup>: finendo sulle prime pagine dei quotidiani e distruggendo ecosistemi esistenti in chilometri di coste diventava il primo “motore” della macchina legislativa internazionale.

Ad un evento già di per sé dannoso si aggiunga l'imperizia del governo britannico nella gestione della criticità in questione: colto impreparato, l'esecutivo londinese ordinava alla RAF di bombardare il relitto per incendiare parte del carico, disponendo che si trattasse con solventi il petrolio sfuggito all'incendio. Come si è poi scoperto, quella messa in atto si è dimostrata una politica d'intervento avventata quanto errata: se incendiato, il greggio, oltre a sprigionare una nube tossica di fumo nero, perde le proprie componenti volatili che lo rendono più pesante; di conseguenza, la massa nera inizia ad affondare rendendone più difficile la bonifica. Per quanto riguarda invece il trattamento del greggio con i solventi, questi al momento dell'utilizzo non erano stati testati e solo in seguito si è avuta prova della loro nocività per l'ambiente.

Il basso tonnellaggio delle navi, le guerre mondiali, la scarsa attenzione alla tutela dell'ecosistema (accompagnata alla credenza tutta ottocentesca che le risorse naturali, mare compreso, fossero infinite), non avevano mai posto neanche un interrogativo in merito a come affrontare una crisi ambientale di questo tipo. E, soprattutto, sia il governo sia la compagnia trasportatrice realizzavano che i costi per prevenire un simile disastro (così come il contenimento di un danno ambientale di tale portata) erano di gran lunga inferiori al valore della nave e del carico<sup>28</sup>.

La prevenzione diventava importante per le compagnie anche sotto un altro punto di vista: i disastri occorsi a seguito dell'introduzione della categoria VLCC, i cui costi di costruzione erano molto più alti rispetto a quelli delle navi fino ad allora in uso, avevano fatto crescere a dismisura i costi di assicurazione, fino a raggiungere le 500.000/600.000 £ all'anno nel 1965<sup>29</sup>.

Nel processo tramite il quale lo stato di Sua Maestà tentava di ottenere il risarcimento del danno subito, le prime avversità non tardavano a manifestarsi: se da un lato si erano incontrate delle difficoltà a dimostrare il fondamento dell'interesse ad agire da parte del Governo centrale inglese, dall'altro la parte

---

<sup>27</sup> G. RIGHETTI, “L'inquinamento marino” in *Trattato di diritto marittimo*, Parte I, Tomo 1, Capitolo XI, pag. 578; per un report completo sulla faccenda della *Torrey Canyon*, si veda “*Torrey Canyon, 1967*” sulla banca dati ITOPE.

<sup>28</sup> Così come stimato in uno studio datato 1974 di P. BARROWS, C. ROWLEY, D. OWEN in “*The economics of accidental oil pollution by tankers in coastal waters*”, in *Journal of Public Economics* 3, 1974, pagg. 258 e segg.

<sup>29</sup> A. COUPER “*The geography of sea transport*”, Oxford, 2015, pag. 117.



convenuta si opponeva alle pretese risarcitorie adducendo il fatto che la *Torrey Canyon* fosse (per motivi fiscali) una nave battente bandiera della Liberia, di proprietà di una compagnia con sede alle Bermuda e controllata da una società con sede in California; inoltre il naufragio non era avvenuto in acque territoriali inglesi.

Un disastro di tale portata aveva indubbiamente scosso l'opinione pubblica ed aveva dimostrato quanto si fosse impreparati a gestirne le conseguenze. Aveva tuttavia aperto gli occhi su quali fossero le prime tematiche che necessitavano interventi: si doveva trovare un modo per gestire efficacemente le catastrofi limitandone i danni all'ambiente, oltre che creare dei criteri risarcitori globalmente condivisi su base pattizia; poi si doveva evitare che eventi del genere succedessero ancora, o perlomeno tentare di circoscriverne gli effetti; inoltre si doveva dettare una normativa giurisdizionale più efficace.

Ma soprattutto il mondo aveva capito come lo sversamento in mare di ingenti quantitativi di greggio potesse avere sull'ambiente degli effetti irreparabili.

### 1.3 Le diverse tipologie di inquinamento

Non a caso i disastri della *Torrey Canyon* e della *Prestige* sono stati raccontati in fase introduttiva: essi rappresentano il più grande impulso la normativa di settore per di provenienza rispettivamente internazionale e comunitaria. E il fatto che gli idrocarburi siano stati la prima materia ad essere regolamentata è perfettamente condivisibile, se si pensa al nocumento che queste sostanze provocano all'ambiente.

Sarebbe tuttavia un errore, anche alla luce degli eventi sopra riportati, considerare gli idrocarburi come l'unica possibile fonte di inquinamento. E, allo stesso modo, come esistono diversi tipi di sostanze, così esistono varie modalità di inquinamento da idrocarburi diverse dallo *spill* occorso in seguito a naufragio<sup>30</sup>.

È opportuno, prima di addentrarsi nella disciplina giuridica, fare una cernita delle possibili modalità di inquinamento marino, o perlomeno limitatamente a quelli in ragione dei quali può essere considerato responsabile il Comandante di una nave.

Tale lavoro si rivela essere necessario non solo in ragione di fornire al non addetto ai lavori uno spaccato della vita di bordo, senza voler essere una mera

---

<sup>30</sup> Come si è già evinto nel primo capitolo 1.1 dagli impressionanti numeri riportati riguardanti fatti inquinanti non gravi, aventi ad oggetto operazioni di *routine* o eventi accidentali di minore entità.

elencazione degli eventi a puri fini statistici; la norma penale infatti, e specialmente le convenzioni internazionali che hanno ispirato il varo di quest'ultime, utilizza diverse il termine scarico talvolta in maniera impropria o, quantomeno, ne piega il significato a diverse accezioni; in ultima analisi quindi, la seguente operazione è necessaria al fine di identificare i diversi comportamenti antigiuridici che possono essere posti in essere durante la navigazione ed in ragione della navigazione.

Una prima distinzione che deve essere fatta è quella tra gli scarichi c.d. "accidentali" o involontari, cioè quelli che si verificano a seguito di avarie e sinistri marittimi, e gli scarichi c.d. "intenzionali" o volontari<sup>31</sup>, che si verificano durante la gestione ordinaria del traffico navale, prevalentemente petrolifero. L'evento di naufragio può essere ricompreso in entrambe le categorie, a seconda che sia avvenuto per caso fortuito oppure volontariamente (quando, ad esempio, sia commesso al fine di disfarsi della nave, evitando in questo modo le ingenti spese di disarmo, il c.d. *beaching*).

Ulteriore distinzione si avrà in ragione del tipo di sostanze scaricate nell'ambiente, a seconda che i rifiuti siano prodotti a terra e smaltiti in mare, tramite discarica o incenerimento, oppure a seconda che siano prodotti in mare in seguito della normale navigazione<sup>32</sup>.

Nella disciplina convenzionale poi, i vari materiali saranno declinati, siano essi prodotti in mare oppure sulla terraferma, mediante normative più tecniche in ragione della composizione chimico-fisica del materiale in questione: ciò non solo per valutarne la pericolosità in ottica sanzionatoria, ma anche al fine di prevenire eventi inquinanti dettando una disciplina sullo stivaggio, la sicurezza, il trasporto; ed ancora, nel caso in cui l'evento sia (purtroppo) avvenuto, per le modalità di pulizia ed intervento.

### 1.3.1 Gli scarichi intenzionali: le "normali operazioni di navi"

Gli scarichi *intenzionali di rifiuti* (termine utilizzato, almeno in questa fase, in senso atecnico) *prodotti in mare* meritano una particolare menzione in questa fase introduttiva: non solo quest'ultimi rappresentano, pur non suscitando lo scalpore

---

<sup>31</sup> G. RIGHETTI, "L'inquinamento marino", in *Trattato di diritto marittimo*, Parte I, Tomo 1, Capitolo XI, pagg. 577-578.

<sup>32</sup> Come si vedrà, per quanto riguarda la normativa internazionale, nei Capitoli 2.1.3 e 2.1.4.

provocato dai grandi disastri, i 4/5 degli scarichi totali<sup>33</sup>. Questi rifiuti vengono scaricati in mare ai sensi della Convenzione MARPOL (di cui *infra* Paragrafo 2.1.3), oppure, quando possibile, sono raccolti nelle strutture preposte nelle aree portuali ai sensi della Direttiva 2000/59 CEE<sup>34</sup>.

Dei rifiuti prodotti durante le “normali operazioni di navi”, quelli indubitabilmente più dannosi per l’ambiente sono i sedimenti di tipo oleoso costituiti da residui di carico oppure dalle acque di sentina (*bilge water*). Le acque di sentina sono “*acque a contenuto oleoso, provenienti dai vani motori dove entrano in contatto con oli combustibili, oli lubrificanti e carburanti; essendo acque stoccate in apposite vasche, dette vasche di sentina, e [...] lungo il tragitto di scolo che sedimenta nelle vasche, a seconda del tenore in acqua e della densità si parla di acque di sentina o fanghi (sludge). Le acque di sentina hanno un contenuto di olio compreso tra l’1 % ed il 10 %.*”<sup>35</sup>

I residui di carico invece si possono trovare all’interno delle acque di lavaggio delle cisterne (*slop*) oppure nelle acque utilizzate per lo zavorraggio (*ballast*). Per quanto riguarda il lavaggio, ciò diventa necessario nel caso in cui sia effettuato al fine di garantire che il nuovo prodotto caricato non sia contaminato da quello precedentemente caricato<sup>36</sup>; ma non solo: una ulteriore funzione è anche quella di evitare che si formino degli accumuli di carico sul fondo delle cisterne (le c.d. *morchie* o, in inglese, *clincage*), che causerebbero da un lato la riduzione della capacità di carico, dall’altro sprigionerebbero, in particolare quando la cisterna è

---

<sup>33</sup> G. RIGHETTI “L’inquinamento marino” op. cit., pag. 578.

<sup>34</sup> Di cui *infra* 2.2.3. Per approfondimenti in questo senso si veda l’elenco predisposto all’Allegato III del D. Lgs. 182/2003 (di cui al Par. 3.2.6), adottato in attuazione della Direttiva 2000/59 CEE, al fine della raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi raccolti all’interno delle aree portuali ai sensi. La Direttiva è finalizzata alla predisposizione aree di raccolta nelle zone portuali per i rifiuti prodotti durante le “normali operazioni di navi”, un termine con cui, come si è detto, si imparerà a familiarizzare. Ove la raccolta non sia possibile è concesso lo scarico in mare, alle condizioni che esamineremo nello specifico in seguito. Si veda anche il Rapporto ISPRA 214/2015 “La gestione dei rifiuti nei porti italiani”: tale scritto è infatti finalizzato a rappresentare un *vademecum* per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi raccolti all’interno delle aree portuali ai sensi della Direttiva 2000/59 CEE.

<sup>35</sup> Per la definizione si è fatto fede al già citato Rapporto ISPRA 214/2015.

<sup>36</sup> È difficile che le navi-cisterna girino a vuoto: capita quindi che debbano caricare prodotti diversi, coprendo ad esempio una tratta con un prodotto lavorato, e la tratta di ritorno con un prodotto non lavorato. Per comprendere meglio il problema quindi, si pensi alla contaminazione che ci può essere in mancanza di lavaggio.

vuota e surriscaldata dal sole, dei gas così infiammabili da renderne l'atmosfera potenzialmente esplosiva.

Il lavaggio delle cisterne veniva in passato effettuato mediante l'allagamento delle cisterne con acqua salata (il c.d. *metodo per decantazione*) oppure, più recentemente, tramite il getto di acqua ad alta pressione. Il residuo espulso in mare consisteva quindi in un composto di acqua e petrolio che inizialmente veniva espulso in mare senza alcuna limitazione. Solo successivamente veniva imposta, con la Convenzione OILPOL<sup>37</sup> del 1954, una limitazione che permetteva lo scarico al di là delle 50 miglia marine di distanza dalla costa più vicina.

Nel testo della Convenzione MARPOL<sup>38</sup> è stato in un primo momento prescritto il lavaggio delle cisterne utilizzate per il trasporto tramite il sistema *load on top*, che prevedeva lo sversamento delle acque residue del lavaggio in apposite cisterne, le *slop tanks*, all'interno delle quali avveniva la separazione tra l'acqua ed il petrolio in ragione della maggiore densità di quest'ultimo<sup>39</sup>.

In un momento successivo è stato poi introdotto, per le navi di nuova costruzione, il sistema C.O.W. (*Crude Oil Washing*) al fine di ridurre ulteriormente le immissioni che non erano completamente evitate mediante il sistema *load on top*. Il C.O.W. prevede infatti il lavaggio della cisterna mediante il getto ad alta pressione dello stesso prodotto caricato, una volta riscaldato. Tale sistema è non solo altamente efficace, grazie all'alto potere detergente del petrolio, ma permette anche un ridottissimo scarico a mare, grazie la possibilità di riutilizzo dei sedimenti.<sup>40</sup>

Lo zavorraggio invece consiste nel caricamento di acqua salata a bordo della nave al fine di mantenerne il corretto bilanciamento; tale esigenza nasce, ad esempio, quanto alcune delle cisterne sono vuote. Per equilibrare la nave si è usato negli anni riempire le cisterne di acqua di mare, con conseguente scarico dei residui presenti al loro interno al momento dello svuotamento. Con l'introduzione poi della

---

<sup>37</sup> Vedi *infra* 2.1.1.

<sup>38</sup> V. *infra* 2.1.3.

<sup>39</sup> A. GOZZI, R. SCARSI, "*Bulk Shipping: Seconda edizione*" Torino, 2013, pagg. 245-246.

<sup>40</sup> A. GOZZI, R. SCARSI "*Bulk Shipping: Seconda edizione*" op. cit. pag. 245 e segg., C. ALIMONTI, "*Trasporto di greggio via mare*", M. BECCARI V. ROMANO (a cura di), *Enciclopedia degli idrocarburi*, vol I, cap. 7.2, Treccani/ENI, Roma, 2007, pag. 838 e segg.

MARPOL è stato previsto un sistema di zavorraggio separato S.B.T. (*Segregated Ballast Tanks*).<sup>41</sup>

Ulteriori tipi di rifiuti prodotti da una nave a seguito della navigazione sono quelli normalmente prodotti dalla vita dell'equipaggio a bordo<sup>42</sup>: si tratta delle c.d. acque nere (*sewage*), ovvero la raccolta di quanto scaricato con l'utilizzo dei servizi igienici, e delle le c.d. acque grigie, ovvero la raccolta delle acque utilizzate per lavare abbigliamento, piatti, lo scarico delle docce, etc. A ciò si aggiunga anche ogni altro tipo di rifiuto solido prodotto , come rifiuti umidi, plastica, etc.

Un'ultima categoria di rifiuti è quella rappresentata dai gas, siano essi trasportati a bordo allo stato liquido, siano prodotti dalle sale macchine, siano residui del carico causati da una pulizia delle cisterne insufficiente oppure non effettuata.

---

<sup>41</sup> A. GOZZI, R. SCARSI, *"Bulk Shipping: Seconda edizione"* op. cit. pag. 246, C. ALIMONTI, *"Trasporto di greggio via mare"*, M. BECCARI V. ROMANO (a cura di), *Enciclopedia degli idrocarburi*, vol I, cap. 7.2, Treccani/ENI, Roma, 2007, pagg. 838.

<sup>42</sup> Per cui ci si è rifatti ancora al Rapporto ISPRA 214/2015.

## 2 Le fonti

SOMMARIO: 2.1 Le fonti di diritto internazionale. – 2.1.1 *La normativa pre-Torrey Canyon: la convenzione OILPOL.* – 2.1.2 *I primi interventi dopo il naufragio della Torrey Canyon.* – 2.1.2.1 *La Convenzione Intervention.* – 2.1.2.2. *La Convenzione CLC.* – 2.1.3 *La Convenzione MARPOL '73/78.* – 2.1.3.1 *La portata della MARPOL.* – 2.1.3.2 *Il contenuto degli annessi MARPOL: le sostanze disciplinate, le condizioni di scarico, le specifiche tecniche di costruzione.* – 2.1.3.3 *Sanzioni e certificazioni nel sistema MARPOL.* – 2.1.4 *La London Dumping Convention.* – 2.1.5 *La Convenzione CNUDM.* – 2.1.6 *I trattati locali: la Convenzione di Barcellona.* – 2.2 *L'impegno europeo a tutela dell'ambiente marino.* – 2.1.1 *La tutela dell'ambiente nell'Unione Europea: da una tutela in ottica di uno sviluppo sostenibile, a bene fondamentale.* – 2.2.2 *Gli anni '70.* – 2.2.3 *I primi anni 2000.* – 2.2.3 *Il "dopo Prestige".* – 2.2.4.1 *Il rafforzamento di matrice europea della responsabilità civile in tema di inquinamento: la Direttiva 2004/35.* – 2.2.4.2 *La Direttiva 1999/32 CEE e successive modifiche.* – 2.2.5 *Un sistema penale a tutela dell'ambiente condiviso a livello europeo, tra difficoltà e obiettivi da raggiungere.* - 2.2.5.1 *La Decisione Quadro 2003/80 GAI.* – 2.2.5.2 *La Causa C-176/2003.* – 2.2.5.3 *La Direttiva 2005/35 e la Decisione Quadro 2005/667/GAI: un nuovo orizzonte per la tutela dall'ambiente marino?* – 2.2.5.4 *La Sentenza C-440/05.* – 2.2.5.5 *I più recenti interventi europei in tema di tutela dell'ambiente attraverso sanzioni penali.*

### 2.1 Le fonti di diritto internazionale

Le problematiche ambientali hanno trovato nel tempo una propria dimensione nel diritto internazionale; da un lato ciò è avvenuto per l'insorgere di controversie tra Stati che hanno costituito delle pietre miliari nel diritto dell'ambiente: è ad esempio il caso della *Fonderia Trail*<sup>43</sup> del 1941 che rappresenta tutt'oggi un *leading case* nell'ambito di inquinamento transfrontaliero.

---

<sup>43</sup> La notissima controversia Stati Uniti c. Canada decide in merito all'inquinamento prodotto da una fonderia canadese, i cui fumi si riversavano però nel territorio statunitense. La decisione, presa tramite sentenza arbitrale emessa in data 11 marzo 1941 edita in *United Nations Reports of international Arbitration Awards*, Vol. III, ha stabilito che "[...] no State has the right to use or permit the use of his territory in such a manner to cause the injury by fumes in or to the territory of another or the property of persons therein [...]".

Nel Secondo Dopoguerra inoltre la dottrina di riferimento<sup>44</sup> aveva richiesto a gran voce interventi in tema di tutela ambientale, diventando poi tale urgenza più pressante con l'accadimento di talune tragedie ambientali quali il disastro della *Torrey Canyon* di cui si è accennato *supra*. A ciò è seguita una sfrenata produzione di trattati plurilaterali sul tema finalizzati a fissare i principi di tutela dell'ambiente.

Oltre a fissare i principi, urgevano regole che disciplinassero i disastri che coinvolgessero più Stati, o il territorio di più Stati; ciò anche perché, eccettuate le procedure normate in trattati settoriali, unico organo che pareva essere competente per questo tipo di controversie sembrava essere la Corte Internazionale di Giustizia, la cui competenza doveva però essere accettata, e comunque non aveva giurisdizione sulle imprese, le quali erano più frequentemente autrici di illeciti ambientali, bensì esclusivamente sugli Stati. Residuava quindi solo il rarissimo caso in cui in capo allo Stato si potesse verificare una *culpa in vigilando*.

L'intervento in ambito internazionale per la tutela dell'ambiente si rende in ultima analisi necessario, da un lato e soprattutto per l'internazionalità intrinseca dei problemi ambientali, dall'altro per conservare buone relazioni diplomatiche tra gli Stati.

Altro fattore di internazionalizzazione del diritto dell'ambiente è la sempre più radicata convinzione che vi sia uno stretto collegamento tra diritti umani e diritto dell'ambiente: ciò avrebbe contribuito a catalizzare l'attenzione della comunità internazionale sulla tematica<sup>45</sup>.

Il via ai lavori è stato sciaguratamente dato dal naufragio della *Torrey Canyon*; in ambito internazionale tuttavia, come si vedrà, gli aspetti penalistici non hanno ricoperto una posizione di primo piano: le normative pattizie non sono andate oltre all'additare i comportamenti antiggiuridici, limitandosi a lasciare agli Stati il compito, solo talora espresso, di sanzionarli. Ma non solo: dettano talvolta le condizioni secondo le quali lo scarico, necessario ai fini della navigazione o del trasporto, può essere effettuato senza incorrere in sanzioni.

Quest'apporto va a rappresentare la base normativa su cui poggiano gli interventi dell'Unione Europea, che hanno rivestito un ruolo sempre più

---

<sup>44</sup> Si veda sul punto A. FODELLA, *"I principi generali"*, A. FODELLA, L. PINESCHI (a cura di), *La protezione dell'ambiente nel diritto internazionale*, Torino, 2009, pag. 100.

<sup>45</sup> In questo senso v. P. MANZINI e M. F. PORTINCASA *"La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori"*, P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 13 e segg.

fondamentale dal naufragio della *Prestige* in poi; in ultima analisi questi risultano poi essere la principale fonte della disciplina sanzionatoria italiana.

### 2.1.1 La normativa pre-*Torrey Canyon*: la Convenzione OILPOL

La Convenzione OILPOL rappresenta un primo intervento in materia di sicurezza ambientale, nella fattispecie contro l'inquinamento marino da idrocarburi: la costruzione di navi con un maggiore tonnellaggio per far fronte alla Crisi di Suez a cui si è fatto riferimento *supra*, ne aveva infatti fatto intuire la potenziale pericolosità per l'ambiente.

La normativa fu introdotta nel 1954 su iniziativa del Regno Unito ed entrò in vigore il 26 luglio del 1958, salvo poi essere più volte modificata alla fine degli Anni '60, durante quel periodo di fermento della comunità internazionale in tema di diritto ambientale cui si è poc'anzi fatto riferimento, fino a confluire all'inizio degli Anni '70 nella più recente MARPOL.

Ciò che interessa ai nostri fini, al di là di fornire una prospettiva storica, è analizzare i mutamenti occorsi nel passaggio tra una normativa e l'altra, a ragione dei fatti accaduti e della conseguente risposta del diritto.

La OILPOL si applicava alle navi<sup>46</sup> immatricolate o aventi la nazionalità di uno degli stati firmatari (art. 2 Conv.) e si riprometteva di portare un espresso divieto alla scarica c.d. *volontaria* di idrocarburi<sup>47</sup> e miscele oleose<sup>48</sup>, distinzione introdotta dalla OILPOL stessa.

Rimanevano escluse, per effetto di un emendamento introdotto nel 1969, le fuoriuscite disciplinate agli artt. 4 e 5 della Convenzione:

- I. effettuate da una nave allo scopo di assicurare la propria sicurezza o quella di un'altra nave, o di evitare un'avaria alla nave o al carico, ovvero salvare vite umane in mare;

---

<sup>46</sup> Rimanevano tuttavia escluse le navi-cisterna inferiori alle 150 tonnellate e le altre navi la cui stazza lorda era inferiore alle 500 tonnellate, salva diversa decisione dello Stato contraente. Allo stesso modo non erano comprese nella Convenzione le baleniere, le navi impiegate nei Grandi Laghi nordamericani, compresi gli affluenti, confluenti e collegamenti di ogni tipo, le navi da guerra e le navi utilizzate in ausilio alle navi da guerra (art. 3 Conv. OILPOL).

<sup>47</sup> Ai sensi della OILPOL erano definiti idrocarburi i c.d. "prodotti neri", ovvero il petrolio greggio, l'olio combustibile, l'olio diesel pesante e l'olio lubrificante (art. 1 Conv. OILPOL).

<sup>48</sup> Sono invece "miscele oleose" quelle miscele contenenti idrocarburi in misura uguale o superiore a 100 ppm (art. 1 Conv. OILPOL).



- II. conseguenti ad un'avaria o ad una perdita impossibile da evitare, purché siano state prese tutte le ragionevoli precauzioni volte ad impedire o a ridurre lo scarico;
- III. derivanti dallo scarico delle sentine della nave, limitatamente al periodo di un anno dall'entrata in vigore della Convenzione per lo Stato di cui la nave ha la nazionalità.

Accanto a ciò venivano permessi gli scarichi a mare nel caso in cui soddisfacessero determinate condizioni: in particolare lo sversamento doveva essere effettuato oltre le 50 miglia marine dalla costa per le navi cisterna, ed "il più lontano possibile" per tutte le altre navi. Si noti che si tratta di un limite unicamente concernente la distanza e non, come è previsto da normativa più recente, anche comprensivo di altre condizioni come *ppm* (parti per milione), velocità della nave, etc.; solo successivamente, complice anche l'avvento di nuove tecnologie, è stato possibile dettare limitazioni più stringenti.

Lo scarico era inoltre vietato all'interno delle c.d. *aree speciali*, istituite dalla OILPOL (salvo poi essere abrogate con l'emendamento del 1969) ed al suo interno disciplinate (all. A), ovvero delle porzioni di mare all'interno delle quali vigeva il divieto assoluto di scarico.

All'art. 9 della OILPOL veniva poi disposta la tenuta del Registro Idrocarburi (*Oil Record Book*), una documentazione ad oggi ancora obbligatoria, nella quale andavano annotate tutte le operazioni effettuate e gli eventuali scarichi in mare, accidentali e non.

Erano poi previste violazioni in merito alla irregolare tenuta del Registro Idrocarburi (art. 9 Conv.), e per la discarica di idrocarburi (art. 3 Conv.) così come descritta dalla OILPOL, ove non fosse stata effettuata in linea con gli *standard* previsti. Le sanzioni da comminarsi in caso di un'eventuale violazione erano tuttavia quelle previste dallo Stato di bandiera cui la nave apparteneva.

Ciò che emerge è la limitatezza, sottolineata da autorevole dottrina<sup>49</sup>, del quadro normativo; la disciplina rimane infatti totalmente priva di qualsivoglia tipo di disposizione in merito allo scarico, pur volontario di sostanze diverse da idrocarburi e la discarica di rifiuti in mare. Venivano inoltre abbandonati alla sfera del caso fortuito gli eventi accidentali, con la sola eccezione della previsione del delitto naufragio, la cui commissione, nella forma dolosa e colposa era già prevista dal Codice Penale.

---

<sup>49</sup> Si veda G. RIGHETTI, "L'inquinamento marino", in *Trattato di diritto marittimo*, Parte I, Tomo 1, Capitolo XI pag. 581-585.

Unitamente a ciò, ma non per questo di minore rilevanza, è apparso inidoneo l'affidamento della disciplina sanzionatoria allo stato di bandiera. A poco è valso l'emendamento mediante il quale si prevedeva nel testo della Convenzione l'obbligo in capo agli Stati di punire efficacemente i contravventori anche al di fuori delle proprie acque territoriali.

### 2.1.2 I primi interventi dopo il naufragio della *Torrey Canyon*

È poi alla luce della natura delle problematiche incontrate nel disastro della *Torrey Canyon*, essenzialmente di carattere operativo e risarcitorio, che la comunità internazionale aveva ritenuto idoneo varare la prima disciplina di settore.

Su impulso dell'IMO<sup>50</sup> venivano stipulate a Bruxelles nel 1969 due convenzioni: la convenzione *Intervention*<sup>51</sup>, contenente le procedure di intervento in caso di incidente alle petroliere in alto mare e la convenzione CLC, il cui scopo era dettare la normativa in merito al risarcimento civile per i danni da inquinamento da idrocarburi.

#### 2.1.2.1 La Convenzione *Intervention*

La *Intervention* legittima ad intervenire, anche in "alto mare", nel caso in cui si verifichi un sinistro marittimo. Ai sensi della Convenzione si ha una *marine*

---

<sup>50</sup> *International Maritime Organization*, un'organizzazione fondata nel 1958 sotto l'egida dell'ONU al fine di "[...] provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships" (art. 1 Conv. I.M.O.). Negli anni, il termine *shipping*, ovvero "ogni materia relativa alla navigazione", fu considerato abbastanza ampio per ricomprendervi anche l'inquinamento marino. Ciò fino al 1975, anno in cui venne esplicitamente ricompreso mediante, un emendamento alla Convenzione, che da questo momento incoraggiava "all'adozione generale dei più alti standards nelle materie relative [...] alla prevenzione ed al controllo dell'inquinamento marino da navi; ed alla trattazione dei suddetti problemi di carattere legale". L'organo dell'IMO specializzato in materia di inquinamento marino è il MEPC (*Marine Environment Protection Committee*), nato nel 1973.

<sup>51</sup> La convenzione nota con il nome di *Intervention* per esteso è *International Convention Relating to Intervention on the High Sea in Case of Oil Pollution Casualties*; entrata in vigore il 5 maggio 1975, è stata attuata in Italia mediante il D.P.R. 27 maggio 1978 n. 504. Il D.P.R. del 1978 dava attuazione anche alla convenzione CLC (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*)

*casuality* ogniqualvolta che si verifica una collisione tra navi, un incaglio o un altro incidente di navigazione o avvenimento a bordo o all'esterno della nave che comporti come conseguenza danni materiali o una minaccia di danni materiali ad una nave o al suo carico.

Allo stesso tempo, il sinistro marittimo deve essere in grado di provocare conseguenze dannose di grande rilevanza allo Stato in questione. Per evitare ciò, è concesso allo Stato contraente di prendere tutte quelle misure che si rendono necessarie per prevenire, mitigare od eliminare gravi ed imminenti pericoli per le proprie fasce costiere o per i c.d. *interessi connessi*<sup>52</sup>.

Una limitazione di carattere oggettivo alla sfera di operatività di questa convenzione era la circoscrizione della stessa all'inquinamento da idrocarburi. Ciò fino al 1973, anno in cui la Convenzione di Bruxelles del 1969 veniva integrata dal Protocollo di Londra, contenente le regole di intervento per l'inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi.

Dal punto di vista soggettivo invece, sono escluse le navi da guerra e le altre navi governative impiegate a fini non commerciali, in linea con la normativa di settore.

### **2.1.2.2 La Convenzione CLC**

La CLC, è, come si è detto, una Convenzione varata nel 1969 la cui finalità era quella di creare un sistema di responsabilità civile avente validità transnazionale, sorretto anche dall'istituzione di fondi finalizzati alla piena soddisfazione dei danneggiati. Il testo originario veniva a tal fine integrato nel 1971 dalla convenzione FUND<sup>53</sup>, al duplice scopo di garantire il risarcimento a coloro che non fossero riusciti a soddisfarsi mediante i meccanismi della CLC e di alleggerire gli armatori dagli oneri previsti dalla normativa del '69.

La convenzione CLC e la convenzione FUND formano un sistema complementare che è stato definito di "convenzioni sorelle"<sup>54</sup>: il loro funzionamento è a tal punto complementare che condizione per prendere parte alla seconda è aver ratificato la prima e viceversa.

---

<sup>52</sup> Ovvero le attività costiere che verrebbero pregiudicate dall'evento inquinante: si pensi alle imprese di allevamento ittico, le attività portuali, di pesca, turistiche. A ciò si aggiunga la tutela della vita e della salute umana, della fauna, della flora e delle risorse biologiche marine in generale.

<sup>53</sup> Attuata sempre nel 1978 con il D.P.R. n. 504.

<sup>54</sup> C. PINTO, "Il meccanismo dei fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello" in Rivista Giuridica Ambiente, 2003, pagg. 199 e segg.

Esse operano infatti sinergicamente: la convenzione CLC individua come soggetto deputato al risarcimento del danno il proprietario della nave secondo il c.d. principio della canalizzazione della responsabilità. Questi è tuttavia tenuto a rispondere nei limiti di un importo massimo, stabilito dalla stessa normativa e garantito mediante la stipula di un'assicurazione obbligatoria.

Dall'altro lato, la convenzione FUND garantisce, previa richiesta di risarcimento al proprietario della nave (come abbiamo visto coperto da un'assicurazione obbligatoria), una completa soddisfazione del danneggiato nel caso in cui l'ammontare del risarcimento ecceda il massimale, ovvero nel caso in cui si verifichi un qualche evento che esima il danneggiante dal pagamento<sup>55</sup>.

Il sistema, all'apparenza completo, manifestò la propria inadeguatezza<sup>56</sup> in occasione del naufragio dell'*Amoco Cadiz* nel 1978, tanto da indurre nel '92 all'introduzione di correttivi atti ad aumentare i limiti dei massimali di risarcimento.

Un anno dopo il disastro della *Erika*, una petroliera costruita secondo i canoni pre-Marpol<sup>57</sup> ed affondata nel 1999 al largo delle coste della Bretagna, si assistette ad un nuovo aumento dei massimali; tale esigenza nasceva dal fatto che spesso i tribunali aditi erano posti nella condizione di trovare un sistema per eludere il principio di canalizzazione della responsabilità nei confronti del proprietario della nave, vista l'oggettiva difficoltà che i danneggiati incontravano a soddisfarsi.

Nell'occasione il Tribunale francese aveva condannato<sup>58</sup>, oltre all'armatore della nave, il noleggiatore, il suo dirigente, la compagnia petrolifera ed il RINA<sup>59</sup> alle pene previste ed ad un risarcimento di 192 milioni di euro.

---

<sup>55</sup> I casi che esimono il proprietario della nave dal risarcimento sono 1) quelli in cui l'evento dannoso sia stato causato da atti di guerra o eventi naturali di carattere eccezionale, inevitabili ed irresistibili 2) atti posti in essere intenzionalmente da soggetti terzi all'unico fine di provocare il danno 3) l'ipotesi in cui lo Stato abbia ommesso colpevolmente di predisporre i necessari apparati ausiliari alla navigazione, quali i fari ed altri strumenti, e che gli stessi siano funzionanti.

<sup>56</sup> Essenzialmente perché era rimasto in vigore il sistema precedente, costituito su base volontaria (TOVALOP e CRISTAL).

<sup>57</sup> In merito a tali prescrizioni, ed in generale alla portata della MARPOL, si dirà più esaurientemente in seguito. Basti al momento sapere che né era stata costruita con il doppio scafo, né adottava un sistema di zavorramento moderno.

<sup>58</sup> In via definitiva con la sentenza Cour de Cassation Crim. n° 3439 del 25 settembre 2012.

<sup>59</sup> Registro Italiano Navale: si tratta di un ente fondato nel 1861 a Genova che originariamente si occupava della classificazione delle imbarcazioni; attraverso la classificazione viene autorizzata l'operatività delle navi assicurandone la navigabilità a seconda del tipo di navigazione (fluviale, costiera, etc.) e dell'utilizzo che se ne intende fare (diporto, mercantile, etc.): vagliata la sussistenza

Il ragionamento seguito dal giudice francese, poi confermato in ultima istanza dal giudizio in Cassazione, muoveva dalla prevalenza della norma penale sul principio sopracitato, nella fattispecie dal combinato disposto degli artt. 1<sup>60</sup>-7<sup>61</sup>-8<sup>62</sup>-

---

di questi requisiti si ottiene il rilascio del certificato di classe. A questa funzione di certificazione si sono aggiunte col tempo altre funzioni di ispezione e controllo, anche in fase di costruzione e progettazione.

<sup>60</sup> L'art. 1 stabiliva le pene applicabili ed il comportamento anti-giuridico oggetto di sanzione: *“Sera puni d'une amende de 100 000 F à 1 000 000 F et d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un navire français soumis aux dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole du 17 février 1978 et par ses modificatifs ultérieurs régulièrement approuvés ou ratifiés, entrant dans les catégories ci-après :*

*- navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ;*

*- navires autres que navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux,*

*qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention, relatives aux interdictions de rejets d'hydrocarbures, tels que définis au 3 de l'article 2 de ladite convention.”*

<sup>61</sup> Il presente articolo dettava le condizioni *“Dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République, les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, les dispositions de la présente loi s'appliquent, dans les conditions prévues aux articles 1er, 2, 4, 4 bis, 4 ter, 5, 5 bis, 5 bis-1 et 5 ter aux navires et plates-formes étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement non partie à la convention susmentionnée.*

*Toutefois, seules les peines d'amendes prévues aux articles 1er, 2, 4, 4 bis, 4 ter, 5 bis, 5 bis-1 et 5 ter pourront être prononcées lorsque l'infraction a eu lieu dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République”.*

<sup>62</sup> *“Sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.*

*Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article 1er ci-dessus ou d'une plate-forme, elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues audit article.*

*Lorsque l'infraction aura été commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies aux articles 2, 3 et 4, elle sera punie de peines égales à la moitié de celles prévues auxdits articles.*

10<sup>63</sup> della legge 83/583<sup>64</sup> del 5 luglio 1983, la cui portata è stata modificata<sup>65</sup> dagli artt. 218-10 e segg. del codice dell'ambiente francese; tali norme prevedono l'applicabilità della pena a chiunque abbia una posizione di responsabilità e controllo, anche indiretti.

Nel 2003 si è provveduto a stabilire un ulteriore Fondo di circa 830 milioni di euro che operasse in via sussidiaria rispetto al sistema CLC/FUND.

### 2.1.3 La convenzione MARPOL '73/78

Anche la convenzione MARPOL (*Maritime Pollution*) è figlia della sensibilizzazione in tema di inquinamento da idrocarburi post *Torrey Canyon* e dei susseguiti interventi in ambito internazionale.

La convenzione è in realtà frutto dell'unione di due trattati, da cui deriva la denominazione comunemente in uso, MARPOL 73/78: il primo è il Protocollo del

---

*Les peines prévues aux deux alinéas précédents sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa.*

*N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement."*

<sup>63</sup> *"Dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République, les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'aux limites de la navigation maritime, les dispositions de la présente loi s'appliquent, dans les conditions prévues aux articles 1er, 2, 4, 4 bis, 4 ter, 5, 5 bis, 5 bis-1 et 5 ter aux navires et plates-formes étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement non partie à la convention susmentionnée.*

*Toutefois, seules les peines d'amendes prévues aux articles 1er, 2 4, 4 bis, 4 ter, 5 bis, 5 bis-1 et 5 ter pourront être prononcées lorsque l'infraction a eu lieu dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République"*.

<sup>64</sup> Abrogata il 18 settembre 2000 con l'Ordnance n°2000/914.

<sup>65</sup> In vigore dal 21 settembre del 2000, quindi dopo i fatti in questione, occorsi il 12 dicembre 1999; tale innovazione legislativa trasponessa nel codice dell'ambiente il medesimo quadro sanzionatorio con pene più gravi, e pertanto inapplicabili. Ne modificava inoltre la portata, punendo l'autore del delitto nel caso in cui la violazione degli obblighi di diligenza, prudenza o perizia fosse talmente grave che l'autore non potesse ignorare il pericolo per l'ambiente (pagg. 331 e segg. sentenza Cour d'Appel de Paris Pôle 4 - Chambre 11 E, 30 marzo 2010).

1973, che andava ad inglobare e rivedere la precedente normativa pattizia, la convenzione OILPOL<sup>66</sup> del 1954, di cui si proponeva di colmare le lacune evidenziate *supra*; la seconda è la Conferenza TSPP (*Tanker Safety Pollution Prevention*) del 1978. La Convenzione è poi entrata in vigore il 2 ottobre del 1983<sup>67</sup>.

Si tratta di un trattato di eccezionale importanza in materia ambientale sia per il contenuto, sia per l'estensione dei propri effetti; ad oggi vi hanno aderito oltre 160 Stati, raggiungendo una copertura del 95% della flotta mondiale.

La MARPOL complessivamente consta di 20 articoli e 6 Annessi, che stabiliscono le modalità di trattamento di ogni singola sostanza potenzialmente inquinante regolamentata.

### **2.1.3.1 La portata della MARPOL**

A differenza del sistema previgente, disciplinato dalla Convenzione OILPOL, la MARPOL non mira solo a reprimere l'inquinamento *volontario* dell'ambiente, ma anche quello accidentale e colposo, c.d. *involontario*. Inoltre l'oggetto della normativa non è più limitato all'inquinamento da idrocarburi (e miscele di idrocarburi), riferendosi invece alle "*harmful substances*", ovvero "*tutte quelle sostanze nocive che, se gettate in mare, sono suscettibili di mettere in pericolo la salute umana, di nuocere alle risorse biologiche ed alla vita marina, di recare pregiudizio alle bellezze naturali o di interferire su ogni altro legittimo uso del mare*" (art. 2 punto 2 Conv. MARPOL).

Dal punto di vista soggettivo il suo dettato normativo abbraccia un insieme più vasto rispetto alla Convenzione OILPOL: si applica infatti ad ogni tipo di nave o natante battente bandiera di uno stato contraente, senza più distinzione di stazza, eccezion fatta per le navi da guerra, le navi ausiliarie e le navi appartenenti o gestite da uno Stato, qualora vengano usate per scopi non commerciali. Ciononostante, anche quest'ultime sono invitate ad adottare misure compatibili con quanto disposto dalla MARPOL.

Dal punto di vista oggettivo, si pone sulla linea della Convenzione previgente, vietando gli "scarichi", nel testo originale "*discharge*" (art. 2 punto 2 Conv. MARPOL); ai fini della Convenzione, "*discharge[...] means any release*

---

<sup>66</sup> Di cui si è detto *supra* Par. 2.1.1.

<sup>67</sup> Ovvero dopo la ratifica da parte di almeno 15 stati che rappresentassero il 50% del tonnellaggio della flotta mercantile mondiale. In Italia è stata ratificata il 2 ottobre 1982, data in cui è stata ratificata anche la *London Dumping Convention*, vedi *infra* Par. 2.1.4.

*howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying”.*

Al punto 3) è indicato cosa non è incluso nel concetto di *discharge*, ovvero:

- a) L'evento denominato *dumping* ai sensi della Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie (ovvero il fenomeno inquinante disciplinato dalla Convenzione di Londra del 1972, vedi *infra* 2.1.4);
- b) Il rilascio di sostanze nocive connesso alla ricerca e allo sfruttamento delle risorse minerali sul fondo del mare<sup>68</sup>;
- c) Il rilascio di sostanze nocive per finalità di ricerca di carattere scientifico, quando legittimata e finalizzata alla lotta all'inquinamento.

Il tassativo divieto di discariche a mare è temperato dall'avverarsi di determinate condizioni, ovvero che lo scarico si renda necessario per salvaguardare la sicurezza propria o di un'altra nave, per salvare vite umane in mare o in conseguenza di un'avaria, a condizione che siano state prese tutte le ragionevoli precauzioni per prevenire fuoriuscite, che non vi sia dolo o colpa del comandante ovvero che lo scarico sia effettuato per far fronte a specifici incidenti allo scopo di ridurre il danno derivante dall'inquinamento.

### **2.1.3.2 Il contenuto degli Annessi MARPOL: le sostanze disciplinate, le condizioni di scarico, le specifiche tecniche di costruzione**

Il dettato iniziale è stato progressivamente integrato nel tempo, dato l'avvento di nuovi materiali da trasportare via mare. Ad oggi, gli Annessi, ovvero gli allegati MARPOL finalizzati alla regolamentazione del trattamento delle singole sostanze, sono:

- I. Norme per l'inquinamento da oli minerali
- II. Norme per l'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa
- III. Norme per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate in imballaggi
- IV. Norme per la prevenzione dell'inquinamento da liquami scaricati dalle navi
- V. Norme per la prevenzione dall'inquinamento da rifiuti solidi scaricati dalle navi
- VI. Norme per la prevenzione dall'inquinamento atmosferico da Sox (ossidi di zolfo) e Nox (ossidi di azoto) da scarichi di motori marini

---

<sup>68</sup> In sostanza ricalca l'art. 3, punto 1) lett. B) della Convenzione di Londra (Par. 2.1.4).



## Le fonti

L'Annesso la cui entrata in vigore è più antecedente nel tempo è l'Annesso I, per ormai ovvie ragioni storiche e più risalenti esigenze di regolamentazione.

Ai sensi dell'Annesso I, per poter scaricare legittimamente devono essere rispettate determinate condizioni, tra cui il fatto che lo scarico non avvenga nelle zone in cui vige il "*divieto assoluto di scarico*"<sup>69</sup>, le c.d. aree speciali, nuovamente istituite dopo l'adozione dell'emendamento del 1969 alla Convenzione OILPOL. Le aree speciali ai sensi della Convenzione MARPOL sono: il Mar Baltico, il Mar Mediterraneo, il Mar Nero, il Mar Rosso ed il Golfo Persico<sup>70</sup>.

Ulteriori limiti dettati dall'Annesso I MARPOL perché possa avvenire lo scarico sono che la nave-petroliera si trovi in navigazione a più di 50 miglia dalla terra più vicina, che altre navi siano a più di 12 miglia di distanza, che il flusso istantaneo di scarico degli idrocarburi non superi i 70 litri per miglio marino. Inoltre la quantità totale di idrocarburi scaricata in mare non deve superare, per le petroliere già esistenti al momento del varo della Convenzione, l'1/15.000 della capacità totale dello spazio riservato al carico particolare da cui provengono i residui, mentre, per le petroliere di nuova costruzione, il rapporto è 1/30.000.

Per le altre navi, quelle non adibite al trasporto di petrolio, invece il contenuto degli scarichi di idrocarburi deve essere inferiore a 100 ppm (parti per milione).

La nave, anche perché tali condizioni possano essere rispettate (o comunque monitorate), deve utilizzare un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi e un sistema di cisterne di decantazione o un sistema di separazione dell'acqua dagli idrocarburi (per le petroliere), un sistema di filtraggio o altro impianto prescritto (per le altre navi).

---

<sup>69</sup> O meglio, in cui le condizioni affinché lo scarico non sia punibile sono più stringenti, come si vedrà *infra* al Paragrafo 3.1.6.3, in relazione di quanto disposto per quanto riguarda le sostanze idrocarburiche nel Mediterraneo (e nelle altre aree speciali) all'art. 15 lett. B dell'Annesso I MARPOL, "*Discharges in special areas*".

<sup>70</sup> Tali aree sono state individuate in ragione di motivi ecologici ed ambientali ma anche di motivi definiti "tecnici", come l'elevato traffico. L'elencazione di queste aree non è, come si potrebbe immaginare, onnicomprensiva rispetto a tutte le modalità di inquinamento, ma relativa ad ogni singolo Annesso. Ciò può produrre un effetto bizzarro: il Mediterraneo, ad esempio, è elencato all'interno degli Annessi I (idrocarburi) e V (rifiuti solidi), senza figurare all'interno degli altri.

La Convenzione detta inoltre una normativa di sicurezza per la costruzione<sup>71</sup> delle navi adibite al trasporto delle merci elencate nella convenzione stessa e stabilisce le modalità di stivaggio, imballaggio, carico e scarico delle merci. Inoltre prescrive le modalità di pulizia delle cisterne.

Dal punto di vista degli obblighi in merito agli *standard* di sicurezza da rispettare in fase di costruzione, bisogna ricordare l'introduzione obbligatoria di un sistema di zavorraggio separato (*segregated ballast tanks*)<sup>72</sup> e di un doppio scafo (*double hull*)<sup>73</sup>.

Viene mantenuto l'*Oil Record Book*, già previsto all'interno della Convenzione OILPOL, integrandone il possibile contenuto con le nuove procedure di lavaggio C.O.W. per quanto riguarda le petroliere (sopra alle 150 tonnellate di stazza lorda). Permane invece, segnatamente alle navi non petroliere, la divisione tra navi superiori ed inferiori alle 400 tonnellate di stazza lorda.

### **2.1.3.3 Sanzioni e certificazioni nel sistema MARPOL**

La MARPOL istituisce delle certificazioni attestanti l'idoneità e la navigabilità della nave, prescrivendone inoltre le modalità di ottenimento e di rinnovo. Tra questi spicca per importanza l'*International Oil Pollution Certificate*<sup>74</sup>, un'attestazione istituita al fine di prevenire l'inquinamento da idrocarburi (e

---

<sup>71</sup> Un'ulteriore ed importantissima fonte normativa in merito agli standard di sicurezza relativi alla costruzione ed all'equipaggiamento di una nave è l'importantissima Convenzione SOLAS (*Safety of Life at Sea*), tristemente nota per essere stata varata nel 1914, in seguito al naufragio del Titanic.

<sup>72</sup> Vedi *supra* 1.3.1.

<sup>73</sup> Negli Stati Uniti venne promulgato un atto di diritto interno che prevedeva anch'esso la presenza di un doppio scafo: si tratta dell'*Oil Pollution Act* del 1990, varato in seguito del naufragio della *Exxon Valdez* avvenuto nel 1989, qui degno di menzione. Si tratta, appena dopo gli incidenti alle piattaforme *Deepwater Horizon* (2012) e *Ixtoc 1* (1979), di uno dei più gravi disastri ambientali marini d'oltreoceano: il 24 marzo del 1989, la superpetroliera (VLCC, ovvero la cui capacità eccede le 200.000 tonnellate) *Exxon Valdez*, mentre attraversava lo Stretto di *Prince William* al largo delle coste dell'Alaska, manovrando troppo lentamente al fine di evitare dei piccoli *iceberg*, urtava la scogliera ed accusava una falla nella fiancata disperdendo in mare 37.000 tonnellate di olio, altamente nocivo per l'ambiente e la vita marina. Nonostante il massiccio impiego di risorse da parte del Governo degli Stati Uniti al fine di contenere i danni, l'ecosistema dell'area era irrimediabilmente compromesso. In cifre: la *Exxon Mobil*, la compagnia armatrice, è stata condannata al pagamento di 4.3 miliardi USD, comprensivi di costi di pulizia, spese legali, sanzioni e danno ambientale, da solo ammontante a 1 miliardo USD, la cifra più alta fino a quello della recente *Deepwater Horizon*.

<sup>74</sup> Una di quelle certificazioni il cui sconsiderato rilascio ha fondato la responsabilità del RINA nel caso *Erika*, v. *supra* Par. 2.1.2.2.

pertanto regolamentata all'interno dell'Annesso I), il cui ottenimento è obbligatorio per le navi-cisterna superiori alle 150 tonnellate di stazza e per le navi diverse dalle navi-cisterna superiori alle 400 tonnellate.

Al suo interno inoltre, la MARPOL stabilisce le modalità di ispezioni e controlli al fine di accertare il rispetto degli standard di sicurezza in materia di trasporto e di costruzione.

La MARPOL non dettava una disciplina penale, affidando la competenza a regolamentare il sistema sanzionatorio allo Stato di bandiera, così come per quanto riguarda la promozione dei singoli procedimenti<sup>75</sup>. Allo stesso tempo veniva fatto salvo il diritto di procedere da parte di uno altro Stato contraente, nel caso in cui la violazione fosse avvenuta nelle sue acque territoriali.

Per quanto riguarda invece i controlli e le ispezioni dello Stato costiero al fine di verificare la regolarità e la presenza dell'*Oil Pollution Certificate*, queste potevano essere effettuate, quando la nave si trova nei porti o nei terminali al largo, in ogni momento; ciò a condizione che la nave non subisca un indebito ritardo, che nel qual caso lo Stato sarebbe tenuto a risarcire.

In ogni caso, gli Stati contraenti erano tenuti ad armonizzare il proprio diritto interno, in modo che le sanzioni fossero di pari severità e tali da scoraggiare ogni violazione. In tempi più recenti, questo compito di armonizzazione è stato svolto con progressivo interesse dall'Unione Europea e, ancora più alacramente, a seguito del naufragio della *Prestige* del 1999.

### 2.1.4 *La London Dumping Convention*

La Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie, anche nota come Convenzione di Londra, è un trattato che è stato aperto alla firma il 29 dicembre 1972 nelle città di Londra, Città del Messico, Mosca e Washington, ed è entrato in vigore nel 1975.

La finalità che si prefiggeva era quella di “*prevenire l'inquinamento del mare causato dallo scarico di rifiuti [...] in grado di creare pericoli per la salute umana, di*

---

<sup>75</sup> O almeno così fu fino al varo delle nuove regole in tema di giurisdizione introdotte della CNUDM, la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (di cui *infra* Capitolo 2.1.5).

*danneggiare le risorse viventi e la vita marina, di creare danno alle amenità naturali e di interferire con altri legittimi usi del mare*<sup>76</sup>.

Grazie a questo strumento la comunità internazionale varava uno strumento pattizio in materia di inquinamento da navi diverso da quello derivato dalla fuoriuscita volontaria ed involontaria di prodotti petroliferi<sup>77</sup>. L'evento inquinante cui si riferisce il testo normativo è infatti il c.d. *dumping*, ovvero la discarica *volontaria* in mare ad opera di navi di rifiuti prodotti sulla terraferma.

Nel testo della Convenzione all'art. 3 lett. A):

- a. Qualunque scarico deliberato nel mare di rifiuti e di altri materiali effettuato da navi (aeromobili, piattaforme o altre opere che si trovano in mare);
- b. Qualunque affondamento in mare di navi, aeromobili, piattaforme o altre opere che si trovano in mare

Il fenomeno in oggetto è altro, ai fini della Convenzione, rispetto ai seguenti eventi inquinanti (art. 3, comma 1 lett. B):

- i. Lo scarico in mare di rifiuti o altri materiali dovuti o provenienti dall'uso normale di navi (aeromobili, piattaforme ed altre opere che si trovano in mare nonché del loro equipaggiamento), fatta eccezione per i rifiuti o altri materiali trasportati da o trasbordati su navi (aeromobili o piattaforme o altre opere che si trovano in mare e) che vengono utilizzati per lo scarico di questi materiali o provenienti dal trattamento di detti residui o altri materiali a bordo delle dette navi (aeromobili, piattaforme o altre opere);
- ii. Lo scarico di materiali per scopi diversi dalla loro semplice eliminazione con riserva che un tale scarico non sia incompatibile con il fine della presente Convenzione;
- iii. Lo scarico di rifiuti o di altri materiali provenienti direttamente od indirettamente dall'esplorazione, dall'utilizzazione e dal trattamento in mare delle risorse minerali provenienti dal fondo marino non rientra nelle disposizioni della presente Convenzione.

Il fatto descritto al punto i) null'altro è che il fenomeno di *discharging*, regolato dalla Convenzione MARPOL, che prevede l'inquinamento mediante rifiuti (o meglio, scarichi) prodotti dalla navigazione o durante la navigazione di cui si tratterà nel Capitolo 3.1.

---

<sup>76</sup> Art. 1 della *London Dumping Convention* (prima della modifica del Protocollo del 1996 di cui si dirà *infra* al Paragrafo 0).

<sup>77</sup> Ormai materia disciplinata nel testo della Conv. MARPOL (v. Par. 2.1.3 e 1.3.1).

La MARPOL esclude dalla propria sfera di applicazione l'ambito di operatività della Convenzione di Londra e viceversa; il risultato che si ottiene è un effetto di complementarietà<sup>78</sup> tramite il quale viene data copertura legislativa a tutti i possibili fenomeni inquinanti: alla MARPOL il *discharging*, alla Convenzione di Londra il *dumping*.

Questo aiuta a chiarire un confine che appare chiaro facendo fede alle diciture "*discharging*" e "*dumping*" utilizzate nel testo in lingua inglese, diventando tuttavia spesso labile nelle varie traduzioni ed ancora meno chiaro nelle legislazioni sanzionatorie adottate dai singoli Stati.

Nel testo della convenzione di Londra sono sancite dettagliate regole in merito all'immissione di rifiuti in mare, prevedendo l'adozione di tre diversi allegati. Nei primi due Allegati sono contenute tre diverse condotte per il trattamento e lo smaltimento di rifiuti: il primo Allegato forma la c.d. lista nera, che prescrive un divieto assoluto di scarico<sup>79</sup>; il secondo Allegato la lista c.d. grigia<sup>80</sup>, che permette lo scarico a determinate condizioni, subordinatamente all'ottenimento di un permesso speciale; per tutti gli altri tipi di rifiuti, lo scarico è sottoposto alla condizione del preventivo rilascio di un permesso generale.

La Convenzione di Londra è periodicamente aggiornata mediante l'adozione di risoluzioni da parte dell'IMO<sup>81</sup>, che ne svolge le funzioni di Segretariato. Tramite le risoluzioni il divieto di immissione viene periodicamente esteso a nuove categorie di rifiuti.

Il terzo allegato contiene invece i criteri secondo i quali le autorità preposte al rilascio dagli stati firmatari avrebbero dovuto rilasciare i permessi di scarico: le condizioni attengono alle caratteristiche ed alla composizione delle sostanze in oggetto, alla natura del sito dove sarebbe avvenuta l'immersione ed alle modalità mediante le quali lo scarico sarebbe stato effettuato.

Le autorità preposte da ogni singolo stato firmatario sono competenti al rilascio delle autorizzazioni per gli scarichi effettuati nelle acque territoriali di quest'ultimo; sono inoltre competenti per le navi immatricolate nel proprio stato, o comunque battenti la propria bandiera, nel caso in cui la caricazione di rifiuti

---

<sup>78</sup> In questo senso G. RIGHETTI "*L'inquinamento marino*", in "*Trattato di diritto marittimo*", Parte I, Tomo 1, Capitolo XI pagg. 590-592.

<sup>79</sup> Nell'Allegato I sono compresi: mercurio, cadmio, scorie radioattive, sostanze prodotte per la guerra biologica o chimica, etc.

<sup>80</sup> Nell'Allegato II sono compresi: arsenico, piombo, rame, zinco, cianuri, fluoruri, pesticidi, etc.

<sup>81</sup> Di cui si è detto *supra* alla nota 50.

avvenga in un territorio appartenente ad uno stato che non ha aderito alla Convenzione.

Un ultimo aspetto meritevole di analisi del testo della Convenzione di Londra è la previsione di quella che risulta essere a tutti gli effetti una causa di non punibilità: non sono infatti sanzionabili, al pari di altri testi normativi<sup>82</sup>, gli scarichi effettuati al fine di salvare o mettere in sicuro la vita umana o la nave stessa, nonché in caso di forza maggiore causata dalla violenza degli elementi.

### 2.1.5 La Convenzione CNUDM

La Convenzione di Montego Bay o CNUDM (*Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare* o UNCLOS, dalla denominazione inglese) è un trattato stipulato nel 1982 sotto l'egida delle Nazioni Unite e ratificato in Italia con la legge n. 689 del 2 dicembre 1984.

Il testo si propone di creare una disciplina uniforme sul diritto del mare, raccogliendo e codificando anche gli istituti di diritto consuetudinario.

La normativa ha altresì introdotto delle nuove discipline giuridiche al fine di affrontare le problematiche emerse dall'evoluzione cantieristica; ha inoltre rivisto in chiave attuale numerosi istituti mutuati da usi talvolta centenari.

La CNUDM si spende in più settori al fine di preservare l'ambiente marino e le sue risorse, garantendone allo stesso tempo l'utilizzabilità in maniera uguale ed efficiente per tutti gli Stati.

Tali finalità vengono espresse a chiare lettere dal Preambolo della Convenzione stessa, 4° capoverso: *"a legal order for the seas and oceans which [...] will promote the peaceful uses of the seas and oceans, the equitable and efficient utilization of their resources, the conservation of their living resources, and the study, protection and preservation of the marine environment"*.

Per meglio far intendere l'importanza dell'UNCLOS basti pensare che le è valso il titolo di Convenzione "quadro" da parte della dottrina<sup>83</sup> di riferimento nel campo del diritto della navigazione.

---

<sup>82</sup> Come la MARPOL, v. *supra* Capitolo 2.1.3

<sup>83</sup> così V. STARACE ne *"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"*, Milano, 1983, pag. 804 e T. TREVES ne *"Le Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 10 dicembre 1982"*, Milano, 1983, pag. 48.

All'art. 1 punto 5) viene data la definizione di inquinamento marino, che si verifica mediante "l'introduzione diretta o indiretta, ad opera dell'uomo, di sostanze o energia nell'ambiente marino ivi compresi gli estuari, che provochi o possa presumibilmente provocare effetti deleteri quali il danneggiamento delle risorse biologiche e della vita marina, rischi per la salute umana, impedimenti alle attività marine, ivi comprese la pesca e gli altri usi legittimi del mare, alterazioni della qualità dell'acqua di mare che ne compromettano l'utilizzazione, oppure il degrado delle attrattive ambientali".

Al punto 6) lettera a) invece viene data la definizione dell'evento di immissione, nel testo "dumping", ovvero "1) ogni scarico volontario in mare di rifiuti o altri materiali da parte di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali; 2) ogni affondamento volontario in mare di navi, aeromobili, piattaforme o altre strutture artificiali".

Sempre al punto 6), alla lettera b) si trova invece una definizione di cosa invece non sia immissione, escludendo dall'ambito coperto, tra gli altri casi, anche l'inquinamento prodotto delle "normali operazioni di navi"<sup>84</sup> (così come di aeromobili, piattaforme etc.): in questo senso ancora una volta bisogna leggersi un riferimento al fenomeno di *discharging* previsto dalla MARPOL.

E tale assunto, ovvero il fatto che il fenomeno di *discharging* non sia inquinamento ai sensi della CNUDM, è perfettamente coerente con le limitazioni previste dalla MARPOL, la cui *ratio* di fornirne un limite quantitativo (o qualitativo) null'altro rappresenta se non la consapevolezza dei firmatari della possibilità o, talvolta, necessità dell'avvenimento di eventi inquinanti, tanto da tentare di circoscriverne gli effetti.

Bisogna però sottolineare come il testo convenzionale in questa prima fase releghi il *discharging* ad un ruolo meramente di supporto<sup>85</sup> rispetto al *dumping*, salvo poi provvedere ad una più particolareggiata distinzione nella Sezione *ad hoc* sull'inquinamento (Parte XII del dettato convenzionale).

Allo stesso tempo questi due fenomeni rappresentano la topica più importante nel testo della Convenzione per le criticità che si incontravano nel contemperare tutela dell'ambiente con i poteri di polizia dello Stato costiero; nei lavori per la stesura infatti si vennero a scontrare due diverse posizioni: quella dei c.d. *riformisti*, ovvero coloro i quali volevano un'estensione dei poteri dello Stato

---

<sup>84</sup> Di cui si è parlato nel Capitolo 1.3.1.

<sup>85</sup> In questo senso v. G. RIGHETTI in "Trattato di diritto marittimo", Tomo 1, Capitolo XI "L'inquinamento marino", op. cit., pagg. 602-603.

costiero, contrapposti agli Stati maggiormente rappresentativi degli interessi delle Marine Mercantili, i quali volevano preservare lo *status quo* che vedeva questo ruolo affidato in primo luogo allo Stato di bandiera<sup>86</sup>.

La Convenzione UNCLOS quindi è intervenuta ridisciplinando la materia della giurisdizione<sup>87</sup> e i limiti delle acque territoriali dei singoli Stati, anche tenendo conto delle odierne esigenze dovute allo sfruttamento delle risorse in siti sempre più lontani dalla costa: in particolare ciò è avvenuto grazie all'istituzione di una *Zona Economica Esclusiva (ZEE)*, comprendente un'area di 200 miglia dalla costa all'interno della quale lo Stato rivierasco dispone di diritti sovrani per lo sfruttamento delle risorse naturali e la preservazione dell'ambiente marino, al cui fine gli è concesso di intervenire in occasione di ogni violazione.

Relativamente quindi alle regole di intervento finalizzate all'applicazione delle norme internazionali in materia di inquinamento la CNUDM disciplina espressamente tra lo Stato di bandiera (art. 217 n. 4 Conv.), lo Stato del porto (art. 218 n. 1 e 3) e lo Stato costiero (art. 220 n. 2 e 5) i poteri di ispezione e controllo (si rinvia all'art. 220 comma 2 CNUDM per quanto riguarda la facoltà dello stato costiero di effettuare ispezioni al fine di combattere e prevenire l'inquinamento marino).

La tutela dell'ambiente all'interno della CNUDM quindi, come si è avuto modo di constatare, è stata declinata in varie forme ed è filo conduttore dell'intero trattato; la Parte XII, intitolata *Protezione e preservazione dell'ambiente marino*, è tuttavia interamente dedicata alla disciplina in esame ed è composta da 46 articoli ripartiti in undici Sezioni.

Le prime quattro sono dedicate agli obblighi che si impongono agli Stati, tra cui l'obbligo di "*protect and preserve the marine environment*"(art. 192), di cooperazione (art. 197) e di monitoraggio (Sez. IV).

Inoltre agli Stati si impone l'obbligo di adottare politiche atte a reprimere i fenomeni di discarica in mare di sostanze inquinanti nelle sue varie forme; è nella Parte XII Sezione IV che si elencano le varie tipologie di inquinamento che i firmatari si impegnano a contrastare:

- Inquinamento da fonti terrestri (art. 207): l'inquinamento di origine terrestre è dovuto in particolare allo scarico dei fiumi, degli impianti costieri.

---

<sup>86</sup> Questo contrasto era presente da tempo, come si è visto *supra* in 1.2 laddove si è fatto cenno alla Convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la zona contigua.

<sup>87</sup> Di cui *infra* vedi Cap. 5.



- Inquinamento da attività relative al fondo marino soggette a giurisdizione nazionale (art. 208): si tratta dell'inquinamento causato dallo sfruttamento delle risorse minerarie subacquee e può essere di tipo A) volontario, come lo scarico in mare dei fanghi oleosi e degli altri residui prodotti dalla perforazione B) accidentale, causato da eventi imprevedibili, come l'esplosione dei pozzi<sup>88</sup>
- Inquinamento da attività condotte nell'area (art. 209), dove il termine "area" sta ad indicare il fondo ed il sottosuolo degli oceani oltre i limiti di giurisdizione nazionale, oggetto di attività di estrazione<sup>89</sup>.
- **Inquinamento da immissione (art. 210)**, ovvero il c.d. *dumping*: si caratterizza rispetto all'inquinamento provocato da navi in quanto deriva dall'immissione volontaria in mare di rifiuti prodotti a terra e non di rifiuti derivanti dalle attività connesse alla navigazione.
- **Inquinamento provocato da navi (art. 211)**: si tratta dello sversamento di sostanze nocive da parte di navi; un tale evento può aversi in maniera:
  - a) Volontaria ed in questo caso si avrà la c.d. *discharge*, ovvero lo scarico a mare di sostanze inquinanti prodotte a seguito dell'attività di navigazione o in ragione delle operazioni effettuate in navigazione, in ragione delle necessità di carattere tecnico legate alle funzioni cui la nave è adibita, come la pulizia delle cisterne.
  - b) Involontaria, ovvero avvenuto principalmente a seguito di incidenti, malfunzionamenti, avarie, naufragi.
- Inquinamento di origine atmosferica o trans atmosferica (art. 212), ovvero l'inquinamento, principalmente causato da gas, fumi, sostanze volatili e polveri. L'attenzione in campo internazionale per questa tipologia di inquinamento è scaturita dal caso della Fonderia Trail<sup>90</sup>.

---

<sup>88</sup> Per questa distinzione si veda T. TREVES "La pollution résultant de l'exploitation des fonds marins en droit International", in *Annuaire français de droit international*, volume XXIV, *Domaine Public Maritime*, 1978, pagg. 828-829.

<sup>89</sup> Le risorse minerarie dei fondali marini consistono nei noduli polimetallici, ovvero degli agglomerati metallici (composti da nickel, manganese, rame e cobalto) semisommersi dalle coltri fangose che si trovano tra i 4.000 ed i 6.000 metri.

<sup>90</sup> Una controversia tra Canada e Stati Uniti relativa ai fumi prodotti dalla Fonderia Trail: con la sentenza arbitrale dell'11 marzo 1941, si affermava che "[...] nessuno stato ha il diritto di utilizzare o di permettere di utilizzare il proprio territorio in maniera tale da provocare un danno al o nel territorio di un altro Stato e nella proprietà di altrui[...]".

Il rispetto delle normative previste per contrastare l'inquinamento marino, provocato dalle navi, in ogni sua forma, deve essere assicurato sia dagli stati costieri sia dagli stati di bandiera.

### 2.1.6 I trattati locali: la Convenzione di Barcellona

A causa della nuova attenzione, anche di tipo mediatico, nei confronti del fenomeno dell'inquinamento marino, gli Anni '70 hanno assistito ad un fiorire di convenzioni minori a tutela di questo ecosistema in determinate aree geografiche.

In questo periodo sono state stipulate in Europa l'OSPAR<sup>91</sup>, la convenzione per la protezione dell'ambiente marino dell'Atlantico del Nord-Est, la HELCOM<sup>92</sup>, la Convenzione per la salvaguardia del Mar Baltico, e la Convenzione di Barcellona, per la tutela del Mediterraneo.

La Convenzione di Barcellona del 1976 è suddivisa in due protocolli: il *Protocol for the prevention of pollution by dumping from ships and aircrafts*, ed il *Protocol concerning cooperation in preventing pollution from ships and, in cases of emergency, combating pollution of the Mediterranean Sea*. È stata poi integrata dal Protocollo sulle sorgenti di inquinamento da terra nel 1980 e dal protocollo del 1982 sulle aree specialmente protette.

---

<sup>91</sup> La Convenzione OSPAR (Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic), conosciuta anche come Convenzione di Oslo, è stata stipulata nel 1972; già nel 1969, per far fronte alla consapevolezza dell'emergenza ingenerata dall'affondamento della *Torrey Canyon*, era stato contratto il Patto di Bonn del 1969 per la "Cooperazione per fronteggiare l'inquinamento da idrocarburi nel mare del Nord". Le parti contraenti attualmente sono: Belgio, Danimarca, Unione Europea, Finlandia, Francia, Germania, Islanda, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Norvegia, Portogallo, Spagna, Svezia, Svizzera, Regno Unito. La convenzione tutela "le parti dell'Atlantico e del Mare Artico, comprese le loro partizioni interne a Nord del 36° latitudine Nord e comprese tra 42° longitudine Ovest and 51° longitudine Est, ad esclusione di: 1) il Mar Baltico(...); 2) il Mar Mediterraneo(...)" (art. 1 della Convenzione).

<sup>92</sup> La Convenzione HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission), anche conosciuta come Convenzione di Helsinki, è un trattato stipulato nel 1974 per favorire la protezione ambientale del Mar Baltico (o meglio, dell'"area del Mar Baltico", che comprende la zona di mare tra il parallelo di latitudine dello Skaw nello Skagerrak a 57° 44.43'N e delle acque interne - art. 1 della Convenzione- ); attualmente gli Stati firmatari sono: Danimarca, Estonia, Unione Europea, Finlandia, Germania, Lituania, Lettonia, Polonia, Russia e Svezia.

Si tratta di un trattato stipulato da tutti gli Stati costieri del Mediterraneo al fine di prevenire e punire gli scarichi in mare provenienti, oltre che dalle navi, anche dalla terraferma e dallo sfruttamento del fondo e del sottofondo marino.

Il testo della Convenzione riporta una definizione di *dumping* molto simile a quella poi fornita nel 1984 dalla convenzione CNUDM<sup>93</sup>. Particolarmente significativa è poi la definizione di inquinamento marino, ovvero *“l’introduzione diretta o indiretta, ad opera dell’uomo, di sostanze ed energie nell’ambiente marino, quando essa provoca effetti nocivi quali danni alle risorse biologiche, rischi per la salute dell’uomo, intralci alle attività marittime, ivi compresa la pesca, alterazione della qualità dell’acqua del mare dal punto di vista della sua utilizzazione e degradazione dei valori di massima concentrazione ammissibile”*; si noterà, nella succitata definizione, la ricomprensione non solo dell’introduzione di energia, ma anche la previsione di effetti di pericolo (laddove si fa riferimento a *“[...] rischi per la salute dell’uomo [...]”*), oltre che di danno.

Fino all’emendamento dell’accordo del 1995 all’art. 4 della Convenzione era proibito lo sversamento delle sostanze di cui all’Allegato I del testo; all’art. 5 erano invece indicate le sostanze di cui era permesso lo scarico nell’ambiente previa autorizzazione<sup>94</sup>.

L’emendamento del 1995 ha però soppresso gli Allegati: pur rimasti intatti i principi, la convenzione di Barcellona è quindi destinata a ricoprire un ruolo secondario all’interno del panorama legislativo internazionale in tema di protezione dell’ambiente marino.

---

<sup>93</sup> In realtà le due definizioni si ricalcano: l’unica sostanziale differenza è la ricomprensione all’interno dell’art. 1 della CNUDM anche delle piattaforme e di altre strutture artificiali.

<sup>94</sup> Non risulta allo scrivente alcuna applicazione pratica della Convenzione del 1976, perlomeno ai fini penali. L’abrogazione di tali parti della Convenzione fugano ogni dubbio in merito ad ogni possibile applicazione futura.

## 2.2 L'impegno europeo a tutela dell'ambiente marino

### 2.2.1 La tutela dell'ambiente nell'Unione Europea: da una tutela in ottica di uno sviluppo sostenibile, a bene fondamentale

L'Unione Europea ha ricoperto una posizione di crescente rilevanza nel campo della lotta all'inquinamento e della tutela dell'ambiente.

Sebbene il trattato di Roma del 1956 si prefiggesse l'obiettivo di creare una politica economica europea, tra gli obiettivi della Comunità c'erano il miglioramento del tenore di vita e il raggiungimento di uno sviluppo sostenibile<sup>95</sup>. Il primo trattato comunitario faceva quindi entrare la tutela dell'ambiente da una porta secondaria, cercando di far coesistere crescita economica e benessere dell'essere umano; e come poteva essere in salute l'essere umano se ciò che lo circondava era inquinato ed insalubre?

Il concetto di sviluppo sostenibile, seppur abbastanza avveniristico per l'epoca, relegava tuttavia il bene ambiente ad una posizione di secondo piano, meritevole di tutela esclusivamente perché funzionale alla salute umana<sup>96</sup>. Solo successivamente si è dimostrata una più matura consapevolezza riguardo i temi legati all'ambiente, conferendogli una propria ed autonoma dignità. Ma ciò non è avvenuto solo a fronte di una presa di coscienza europea del problema, bensì anche in ragione del mutato ruolo dell'Europa, passata in questi 60 anni da comunità prettamente economica, a Unione vera e propria.

Si iniziò a parlare di ambiente *ex se* in ambito europeo solo con il Vertice di Parigi del 1972 ed il successivo Programma di Azione per l'Ambiente del 1973. È però solo nel 1986 con l'Atto Unico Europeo che l'ambiente ha assunto il rango di valore protetto nei trattati<sup>97</sup>.

Nella Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione europea del dicembre del 2000, si legge nel testo dell'art. 37, intitolato "*Tutela all'ambiente*": "*un livello di*

---

<sup>95</sup> L'art. 2 del Trattato CEE recita: "(...) *un'espansione continua ed equilibrata, una stabilità accresciuta, un miglioramento sempre più rapido del tenore di vita (...)*".

<sup>96</sup> Come peraltro molte carte costituzionali europee, tra cui la Costituzione italiana: si vedano sul punto tra tutti F. PASTORE, "*La tutela costituzionale dell'ambiente*", F. PASTORE (a cura di), *La tutela dell'ambiente*, Roma, 2015, pagg. 11 e segg. e D. PORENA, "*La protezione dell'Ambiente tra Costituzione italiana e <<Costituzione globale>>*", Torino, 2009.

<sup>97</sup> Artt. 130R, 130S, 130T, 100A dell'Atto Unico Europeo.

*tutela dell'ambiente e il miglioramento della sua qualità devono essere integrati nelle politiche dell'Unione e garantiti conformemente al principio dello sviluppo sostenibile".*

Nel TFUE infine si può trovare, da un lato, la volontà di orientare l'azione dell'Unione verso una politica attenta alle necessità dell'ambiente in ogni settore di sviluppo normativo<sup>98</sup>, dall'altro lato, tra i propositi dell'UE vi è quello di creare una disciplina *ad hoc* al fine di "salvaguardare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente", "proteggere la salute umana" e garantire un uso razionale delle risorse umane<sup>99</sup>.

### 2.2.2 Gli Anni '70

È dagli Anni '70 che l'Europa si è spesa concretamente in questo settore<sup>100</sup>. E proprio sull'onda del nuovo entusiasmo in ambito della tutela dell'ambiente e in contemporanea con le iniziative sul fronte internazionale, la Comunità adottò i primi interventi relativi alla tutela del mare e dell'ecosistema marino.

In questa prima fase tuttavia null'altro si è tentato che di tenere il passo con la coeva normativa internazionale, recependone gli apporti tecnici, anche mediante l'adesione ai trattati. Nel 1977 infatti la CEE aderì<sup>101</sup> sia alla Convenzione di Barcellona sia al Protocollo per la prevenzione dell'inquinamento nel Mediterraneo dovuto a navi ed aeromobili.

Nel 1978 venne redatto il testo della Direttiva 79/116 CEE del 2 dicembre 1978 in merito alle condizioni d'accesso ai porti degli Stati aderenti alla Comunità

---

<sup>98</sup> L'Art. 11 TFUE recita: "*Le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e azioni dell'Unione, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile*".

<sup>99</sup> Si tratta dell'art. 191 del TFUE; è la norma d'apertura del Titolo XX "Ambiente", introdotto nel 1987 con l'Atto Unico europeo.

<sup>100</sup> Solo alcuni esempi: con la direttiva 76/311 CEE si istituì un programma di ricerca in materia di ambiente, con la direttiva 79/409 CEE veniva adottata delle misure volte alla salvaguardia di specie di uccelli; etc.

<sup>101</sup> Con la Decisione 77/585 CEE.

per le navi cisterna<sup>102</sup>. Si tratta di un primo timido intervento che consta di soli quattro articoli<sup>103</sup>, integrati da un ridott(issim)o allegato<sup>104</sup>.

Di certo non si trattava di una normativa particolarmente innovativa, anche considerato che l'equipaggiamento di sicurezza e la strumentazione richiesti senz'altro erano già presenti a bordo di navi di tale stazza; quanto invece alle certificazioni, si trattava di un mero controllo del rispetto di quanto prescritto da altre normative.

La presente disciplina di accesso ai porti della Comunità veniva poi sostituita mediante la direttiva 93/75 CEE del 13 settembre 1993 la quale, mantenendo l'impronta della Direttiva del 1979, ampliava il novero delle attrezzature di sicurezza e delle strumentazioni di bordo, adeguando l'elencazione a quanto disposto dalle direttive SOLAS<sup>105</sup> e MARPOL. Anche la dicitura "*petrolio, gas, prodotti chimici*" (che costituiva ai sensi dell'art. 1 della Direttiva 79/116 CE presupposto di applicazione

---

<sup>102</sup> "[...] *adibite al trasporto di petrolio, gas o prodotti chimici con stazza lorda di registro pari o superiore a 1.600 tonnellate, pienamente o parzialmente cariche, comprese quelle vuote ma da cui non siano ancora stati eliminati i residui gassosi pericolosi [...]*" art. 1 Direttiva 79/116.

<sup>103</sup> All'art. 1 della Direttiva 79/116 CEE è prescritto in capo agli Stati membri un dovere di controllo e garanzia che tutte le navi cisterna abbiano ottemperato alle prescrizioni elencate nello stesso articolo a seconda che siano da compiersi "*in tempo utile, prima di entrare*" o "*navigando nelle acque territoriali del porto di accesso o di partenza*". Le attività ivi indicate non prescrivono particolari doveri in materia di sicurezza o di tutela ambientale; sono riportati infatti compiti quali l'informare le attività competenti del transito, l'aver compilato l'elenco presente nell'Allegato della Direttiva stessa, il servirsi dei centri radar in caso di visibilità ridotta (a quei tempi non era obbligatorio avere un radar a bordo; oggi questa prescrizione sembra quantomeno superata) e del servizio di pilotaggio. Si tenga presente in ogni caso che è sempre possibile derogare quanto prescritto nell'art. 1 da parte degli stati membri nel caso in cui "*lo stato dei dispositivi di navigazione, la situazione locale o le condizioni del traffico lo richiedano o lo consentano*" (art. 1 comma 3 Direttiva 79/116 CEE).

<sup>104</sup> L'allegato, oltre ad una composizione ridotta, consta in un elenco di controllo degli obblighi previsti all'art. 1 della Direttiva, con delle caselle da barrare nel caso in cui la verifica sia andata a buon fine. L'elenco si compone di A) dati concernenti la nave, dove sono presenti dati relativi al pescaggio, alla capacità di carico ed al carico, alla bandiera battente, al porto di registrazione, etc. B) installazioni di sicurezza, che a sua volta si divide in 1) costruzione ed attrezzatura tecnica, 2) attrezzatura di navigazione, 3) attrezzatura radio; l'intera sezione prevede la possibilità di barrare le caselle Sì e NO sotto la dicitura "*In buono stato di funzionamento*"; in una terza casella vi è la possibilità per l'ispettore di meglio specificare le deficienze di funzionamento, C) certificati di sicurezza ed altri documenti, D) comandante ed equipaggio a bordo, dove bisogna segnare i membri dell'equipaggio e gli ufficiali presenti.

<sup>105</sup> Vedi nota 71.

della normativa comunitaria, v. nota 102) veniva sostituita, ricalcando la nuova disciplina agli annessi della MARPOL<sup>106</sup>.

### 2.2.3 I primi Anni 2000

Un primo apporto relativo alla tutela delle acque, anche marine, è giunto nel 2000 con la Direttiva 2000/60 CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque, la c.d. "Direttiva Acque". Nella direttiva in questione, l'acqua è considerato come "[...] *un patrimonio che va protetto, difeso e trattato come tale*"<sup>107</sup>.

La Direttiva in questione agiva per la salvaguardia delle acque interne e sotterranee, al fine di preservarne il "*buono stato*"<sup>108</sup>, quantitativo e qualitativo<sup>109</sup>; ciò veniva raggiunto mediante un'uniformazione degli standard qualitativi, la riduzione dell'inquinamento<sup>110</sup>, un utilizzo accorto delle risorse naturali<sup>111</sup>, etc.

All'interno del testo legislativo veniva a tal fine evidenziato a chiare lettere il principio del "*chi inquina paga*"<sup>112</sup>; si incoraggiavano poi gli Stati Membri a provvedere all'istituzione di aree protette<sup>113</sup> e all'emanazione di un sistema sanzionatorio<sup>114</sup>.

È al fine di perseguire questi obiettivi che all'interno della Direttiva 2000/60 CE trova spazio anche la tutela delle acque costiere, ovvero la striscia di mare che dista 1 miglio marino dalla costa<sup>115</sup>. Questa porzione di mare rappresenta quasi un

---

<sup>106</sup> Vedi *supra* Paragrafo 2.1.3.1.

<sup>107</sup> Punto 1) del Preambolo della Direttiva Acque.

<sup>108</sup> Art. 1 della Direttiva 2000/60 CE, punti 26 e 32 del Preambolo della direttiva, etc.

<sup>109</sup> Punti 24) e segg. art. 2 della Direttiva.

<sup>110</sup> Entrambi in punti 42) e segg. Preambolo Direttiva 2000/60 CE.

<sup>111</sup> Punto 16 del Preambolo della Direttiva "Acque".

<sup>112</sup> Punto 38 Preambolo della Direttiva 2000/60 CE.

<sup>113</sup> Art 6 Direttiva 2000/60 CE.

<sup>114</sup> Punto 53 del Preambolo e art. 23 della Dir. <<Acque>>: "*Gli Stati Membri determinano le sanzioni applicabili alle violazioni delle norme nazionali di attuazione della presente direttiva. Le sanzioni devono essere effettive proporzionate e dissuasive*".

<sup>115</sup> "*Acque costiere: le acque superficiali situate all'interno rispetto a una retta immaginaria distante, in ogni suo punto, un miglio nautico sul lato esterno dal punto più vicino della linea di base che serve da riferimento per definire il limite delle acque territoriali e che si estendono eventualmente fino al limite esterno delle acque di transizione*" art. 2 punto 7) della Direttiva.

*unicum*: si tratta infatti di una distanza molto esigua dalla costa, che trova la sua ragion d'essere nel rapporto simbiotico tra le acque costiere e le acque interne: la qualità dell'una infatti, influenza la qualità dell'altra<sup>116</sup> e viceversa.

Un altro importante intervento che l'Unione ha posto essere nei primi Anni Duemila è stato il varo della Direttiva 59/2000 CEE, finalizzata alla riduzione di scarichi a mare<sup>117</sup> da parte delle navi mediante la predisposizione di impianti di raccolta nei porti.

Gli impianti sono adibiti alla raccolta di quelle sostanze che precedentemente sarebbero state oggetto di scarica in mare, anche secondo quanto disposto dalla MARPOL; la Direttiva infatti, si propone di limitare i casi di *discharge*, predisponendo la raccolta dei rifiuti prodotti durante la navigazione, ovvero:

- Rifiuti prodotti dalla nave, ovvero tutti i rifiuti, comprese le acque reflue, ed i residui diversi dai residui del carico prodotti durante il servizio di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della MARPOL (art. 2 lett. C) Direttiva 59/2000 CEE),
- Residui del carico, ovvero i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo e che permane al termine delle procedure di scarico o di pulizia (art. 2 lett. D) Direttiva 59/2000 CEE).

Gli impianti devono “[...]rispondere alle esigenze delle navi che normalmente utilizzano il porto”, posto che si tratti di porti dove fanno normalmente scalo le navi di cui alla lett. A) art. 3 della Direttiva.

---

<sup>116</sup> “Una politica delle acque efficace e coerente deve tener conto della fragilità degli ecosistemi acquatici vicini alla costa o alle foci di fiumi, o in golfi o mari relativamente chiusi, in quanto il loro equilibrio è molto influenzato dalla qualità delle acque interne che ricevono. La tutela dello stato delle acque in un bacino idrografico porta vantaggi economici contribuendo alla protezione delle popolazioni ittiche, anche costiere.” Punto 17 del Preambolo della Direttiva Acque.

<sup>117</sup> In questo caso gli eventi che si vogliono prevenire sono quelli di *discharging*, ovvero gli scarichi prodotti dalle “normali operazioni di navi”; queste sostanze, non essendo scaricate, diventano rifiuti prodotti a bordo della nave, soggiacendo alla disciplina (anche sanzionatoria) dei rifiuti (si veda sul punto il Capitolo 3.2, ed in particolare i Paragrafi 3.2.1, 3.2.2, 3.2.2.3).



## 2.2.4 Il “dopo Prestige”

Negli Anni Duemila gli interventi in questo ambito si sono fatti più frequenti, non solo per contrastare la “*perdita di biodiversità*”<sup>118</sup>, ma, soprattutto, per creare una disciplina uniforme nei singoli Stati membri, un apporto resosi necessario, così come esplicitato dagli stessi testi delle Direttive emanate, alla luce di quanto accaduto in occasione del naufragio della *Prestige*<sup>119</sup> del dicembre 2002.

### **2.2.4.1 Il rafforzamento di matrice europea della responsabilità civile in tema di inquinamento: la Direttiva 2004/35**

Nel 2004 quindi, due anni dopo i fatti della *Prestige*, il legislatore europeo ha sviluppato con la Direttiva 2004/35 CEE la tematica della responsabilità civile, uno dei temi storicamente più sensibili sia alla luce del danno economico alle attività presenti lungo la costa, sia per l’irreparabile nocimento che l’*habitat* marino accusava, anche considerati gli ingentissimi costi da corrispondere per riportare l’ecosistema allo *status* precedente.

Tale Direttiva non faceva esplicito riferimento al trasporto via mare di sostanze potenzialmente nocive per l’ambiente, bensì a tutte le attività professionali che rappresentano un pericolo per la salute umana o per l’ambiente<sup>120</sup>. Non mancavano al tempo stesso riferimenti sia diretti sia indiretti allo *shipping*<sup>121</sup>.

---

<sup>118</sup> Punto 1) del Preambolo della Direttiva 2004/35 CEE.

<sup>119</sup> Delle cui circostanze si è già raccontato alle pagg. 1-2, Par 1.1. In ordine cronologico, interventi che fanno esplicito riferimento al Caso *Prestige* si trovano in: A) Conclusioni del Consiglio Europeo di Copenhagen del 12-13 dicembre 2002, B) la Dichiarazione del Consiglio GAI 19 dicembre 2002 e, successivamente, C) la Decisione Quadro 2005/667/GAI del Consiglio del 12 luglio 2005 intesa a rafforzare la cornice penale per la repressione dell’inquinamento provocato dalle navi, di cui si dirà *infra* al Paragrafo 2.2.5.3.

<sup>120</sup> “[...] dovrebbe applicarsi, con riferimento al danno ambientale, alle attività professionali che presentano un rischio per la salute umana o l’ambiente” punto 8) del Preambolo della Direttiva 2004/35 CEE; la definizione di cosa sia attività professionale ai fini della Direttiva si trova invece al punto 7) dell’art. 2 della Direttiva.

<sup>121</sup> In realtà, sebbene sia presente nel testo della Direttiva anche un riferimento in merito al danno al terreno (punto 1, c) dell’art. 2 della Direttiva), appare evidente come la 2004/35 CEE sia incentrata sul danno ambientale alle acque ed alle specie ed habitat protetti.

Nonostante ciò la Direttiva muoveva da un ambito di applicazione ridotto, ovvero quello della Direttiva “Acque”, facendo propri sia la definizione di quest’ultima di “danno alle acque”<sup>122</sup>, sia la definizione di “acque”<sup>123</sup>.

La Direttiva ribadiva il principio del “*chi inquina paga*”<sup>124</sup>, pur fatte salve le esimenti<sup>125</sup> di specie e l’applicazione di diversi sistemi di responsabilità civile elencati nell’Allegato IV della stessa Direttiva, ovvero i sistemi che ricoprono l’area dei danni causati da idrocarburi.

Non risulta però pregiudicato il diritto dell’operatore di limitare la responsabilità conformemente alle legislazioni nazionali (art. 4, 3° cpv. Direttiva).

#### **2.2.4.2 La Direttiva 1999/32 CEE e successive modifiche**

In risposta alla recente introduzione nella Convenzione MARPOL dell’Annesso VI<sup>126</sup> avente ad oggetto gli le emissioni dei motori marini da SOx e NOx<sup>127</sup>, la Comunità europea introduceva nel 2005 con la Direttiva 2005/33 CE delle modifiche alla previgente Direttiva 1999/32 CE al fine di “*ridurre le emissioni derivanti dai trasporti marittimi [...] attraverso limiti più bassi per lo zolfo presente nei combustibili e tecnologie di riduzione delle emissioni, nonché per strumenti economici da sviluppare come incentivo per raggiungere riduzioni significative*”.

Già nella Direttiva del 1999 veniva introdotto, all’art. 11, l’obbligo di introdurre negli ordinamenti degli Stati membri delle sanzioni “*efficaci proporzionate e dissuasive*” finalizzate alla riduzione di dette emissioni.

Successive modifiche venivano introdotte con la Direttiva 2012/33 CEE, a recepimento della revisione dell’Annesso VI della Convenzione MARPOL, entrato in vigore l’1 luglio 2010<sup>128</sup>, che introduceva limiti più severi all’utilizzo di combustibili marini.

---

<sup>122</sup> Art. 2 punto 1 lett. B) Direttiva 2004/35 CEE.

<sup>123</sup> Art. 2 punto 5) Direttiva 2004/35 CEE.

<sup>124</sup> Punto 2) del Preambolo, art. 1 della Direttiva 2004/35 CEE.

<sup>125</sup> L’art. 4 detta i casi cui la Direttiva non si applica; sono esclusi “*a) un atto di conflitto armato, ostilità, guerra civile o insurrezione; b) un fenomeno di carattere eccezionale, inevitabile ed incontrollabile*” (che ricalcano l’esimente di cui al punto 1) previsto dalla Convenzione FUND, vedi nota 55) .

<sup>126</sup> Ovvero il Protocollo MARPOL del 1997, entrato in vigore il 19 maggio 2005.

<sup>127</sup> Punti 9 e 10 del Preambolo della Direttiva 2005/33 CEE.

<sup>128</sup> Punto 8 del Preambolo della Direttiva 2012/33 CEE.

## 2.2.5 Un sistema penale a tutela dell'ambiente condiviso a livello europeo, tra difficoltà e obiettivi da raggiungere

Come si è accennato, al di là delle Direttive fin qui esaminate, l'Unione europea ha giocato negli anni un ruolo di primaria importanza nella creazione di un sistema penale, limitatamente alle competenze attribuitele, condiviso a livello comunitario; in particolare ciò è vero per quanto riguarda il diritto penale dell'ambiente.

Perché però si potesse raggiungere lo *status* attuale è stato necessario un percorso che ha condotto ad un graduale superamento del tradizionale principio della esclusiva competenza dei singoli Stati per quanto riguarda il diritto penale.

Ad onor del vero bisogna sottolineare come secondo la dottrina<sup>129</sup> l'Unione abbia avuto, anche antecedentemente al Trattato di Lisbona, un ruolo nella normativa penale dei singoli Stati: si tratta dei c.d. *effetti riflessi*, ovvero quell'influenza ingenerata dalla norma comunitaria extrapenale nei confronti della norma penale dei singoli Stati, per via della correlazione tra condotta da tenersi, di matrice europea, e di comportamento sanzionato, proveniente dalla legislazione statale.

Più facile a dirsi che a farsi: seppur sin dal 1972<sup>130</sup>, si fosse affermato che l'efficacia del diritto comunitario non potesse variare a seconda del settore di applicazione, le peculiarità proprie del diritto penale, hanno aperto un acceso dibattito tra Corte di Giustizia e corti dei singoli Stati nel caso in cui la norma comunitaria non fosse stata recepita negli ordinamenti nazionali.

Ai nostri fini però, basti sapere dell'esistenza della disputa giuridica in corso<sup>131</sup>; in questa sede infatti mi limiterò a ripercorrere il cammino, necessario in ottica di una disamina della disciplina sanzionatoria prevista nel nostro ordinamento, del percorso seguito nell'Unione per raggiungere una modello condiviso di tutela penale dell'ambiente, in ispecie marino.

---

<sup>129</sup> Si veda sul punto G. GRASSO, *"Diritto penale ed integrazione europea"* in GRASSO-SICURELLA (a cura di), *Lezioni di diritto penale europeo*, Milano, 2007, pagg. 3 e segg.

<sup>130</sup> Con la Sentenza della Corte di Giustizia 4 dicembre 1974, causa 82/71 (S.A.I.L.).

<sup>131</sup> Per approfondimenti v. B. R. CIMINI, *"La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori"*, in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, Padova, CEDAM, 2011, pagg. 46 e segg.

### **2.2.5.1 La Decisione Quadro 2003/80 GAI**

Antecedente alla Decisione 2003/80 GAI in oggetto è la *Convenzione sulla protezione penale dell'ambiente del Consiglio d'Europa*, di cui ricalca il testo; la stesura della Convenzione è iniziata nel 1990 ed è giunta a conclusione nel 1998, anno in cui è stata aperta alla firma. A dispetto della mole di lavoro tuttavia, non è mai entrata in vigore nonostante l'esiguo numero di ratifiche richiesto (solo tre!) affinché divenisse operativa: a monte di questo fallimento vi erano le resistenze di Germania, Francia e Regno Unito.

A seguito di questo insuccesso, con il rafforzarsi dei poteri dell'Unione, si ebbe la sensazione che si fosse pronti per un nuovo tentativo: nel marzo 2001 la Commissione, forte del supporto parlamentare in merito all'opportunità che il nuovo strumento fosse varato mediante una Direttiva, presentò una proposta di Direttiva volta alla protezione dell'ambiente mediante il diritto penale sulla base dell'art. 175 TCE.

Il Consiglio tuttavia, nello stesso periodo, aveva presentato una proposta di Decisione Quadro sulla medesima tematica, sulla base del fatto che una Decisione Quadro fosse uno strumento più opportuno in quanto da un lato rimessa all'unanimità degli Stati membri, dall'altro perché privo di efficacia diretta (e, di conseguenza, al di fuori della disputa cui si è fatto cenno per quanto concerne l'efficacia, alla luce della riserva di legge, delle Direttive in materia penale)<sup>132</sup>.

La Commissione, incontrando forti resistenze, era persuasa a presentare una proposta di Direttiva ex art. 250 TCE, al fine di coinvolgere il Consiglio nell'emanazione della Direttiva. D'altro canto il Consiglio rimaneva sulle proprie posizioni<sup>133</sup>, ritenendo che l'emanazione di una Direttiva avente ad oggetto questa tematica andasse oltre i poteri di cui la Comunità era investita; di conseguenza respingeva la proposta di Direttiva, e proseguiva con il progetto di Decisione Quadro.

Nel testo della Decisione erano previsti illeciti dolosi e colposi, anche a tutela dell'acqua così come definita nell'art. 1, comma 1, punto b) Decisione 2003/80 GAI: “*«acque», le acque sotterranee e superficiali di tutti i tipi, comprese le acque lacustri, fluviali, oceaniche e marine*”. Per quanto riguarda le sanzioni, queste erano rimesse agli Stati membri, con l'indicazione che fossero “[...] *effettive, idonee,*

---

<sup>132</sup> B. R. CIMINI, “*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*” in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 87.

<sup>133</sup> B. R. CIMINI, “*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*” in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 88.

*dissuasive, comprendenti, per lo meno nei casi più gravi, pene privative della libertà che possono comportare l'estradizione.*" (art. 5 comma 1 Decisione).

Interessante è la previsione di sanzioni anche in capo alle persone giuridiche sia per gli illeciti dolosi, sia per quelli colposi "[...] commessi a loro vantaggio da qualsiasi persona che agisca individualmente o in quanto parte di un organo della persona giuridica, la quale detenga una posizione dominante in seno alla persona giuridica[...]"; in aggiunta a ciò, la persona giuridica è considerata responsabile anche per "[...] carenza di sorveglianza o controllo [...]" da parte dei medesimi soggetti che detengono una posizione dominante nei confronti dei dipendenti che abbiano commesso un reato ambientale a vantaggio dell'ente.

Anche le sanzioni previste per le persone giuridiche sono rimesse ai singoli Stati membri; tra queste sono comprese sanzioni pecuniarie amministrative e penali, oltre ad altre sanzioni quali il divieto di esercitare l'attività, l'esclusione da un vantaggio o un aiuto pubblico, l'assoggettamento a sorveglianza giudiziaria, etc. (art. 7 Direttiva).

Infine, l'art. 8 Direttiva, intitolato *Competenza giurisdizionale*, riconosceva la competenza giurisdizionale agli Stati ove è stato commesso il fatto, anche se gli effetti si sono verificati altrove oppure allo Stato di bandiera, per quanto riguarda le navi e gli aeromobili; ulteriori criteri assegnano la giurisdizione allo Stato ove la persona giuridica ha sede (per quanto riguarda gli enti) oppure allo Stato di cittadinanza del *reo* nel caso in cui il fatto sia previsto come reato anche nello Stato dove è stato commesso o non rientri in nessun criterio di competenza giurisdizionale.

Si sarà notato che, per quanto riguarda i criteri giurisdizionali dettati per le navi, non sono stati fatti passi in avanti rispetto alla Convenzione OILPOL, già fortemente criticata per aver affidato i poteri sanzionatori allo Stato di bandiera (v. *supra* 2.1.1); a sfavore del metro adottato vi è la prassi di registrare sotto bandiere di Stati ove il trattamento fiscale è più favorevole, e nella maggior parte dei casi, il trattamento sanzionatorio ben più lasso (si ricordino, per citarne un caso tra tanti, i problemi giurisdizionali incontrati nella faccenda della *Torrey Canyon*, battente bandiera della Liberia, v. Capitolo 1.2).

Inoltre va sottolineato il fatto che non erano stati recepiti dalla Direttiva *in parte qua* i criteri giurisdizionali dettati dalla normativa convenzionale di riferimento, la CNUDM (in merito v. *supra* il Par. 2.1.5, ed in merito ai criteri giurisdizionali il Cap. 5).

### 2.2.5.2 *La Causa C-176/2003*

A dispetto del buon esito del lavoro svolto, appariva già in un primo momento evidente che la disputa politica si sarebbe conclusa senza conseguenze: la Commissione aveva espresso il suo riserbo già nel verbale della riunione del Consiglio<sup>134</sup>.

Il 15 aprile 2003 la Commissione aveva quindi presentato ricorso presso la Corte di Giustizia per ottenere l'annullamento della Decisione Quadro, chiedendo altresì di accertare di quali strumenti disponesse l'Unione per proteggere l'ambiente; in specie, se si trattasse di strumenti di primo pilastro come le Direttive o strumenti di terzo pilastro come le Decisioni Quadro. Veniva poi chiesto alla Corte di sciogliere i dubbi in merito alla possibilità, per gli strumenti di primo pilastro, di imporre obblighi agli Stati membri, anche per quanto riguarda il diritto penale.

L'Avvocato Generale Damaso Ruiz-Jarabo Colomer sottolineava nelle sue conclusioni come le Decisioni Quadro fossero inidonee perché prive di effetto diretto; alla loro mancata trasposizione inoltre non si può porre rimedio mediante ricorso per incompetenza. Aggiungeva che l'imposizione agli Stati membri da parte della Comunità di disposizioni di diritto penale, fosse possibile in quanto funzionale al raggiungimento degli obblighi del Trattato<sup>135</sup>. Inoltre argomentava in favore di un utilizzo di una Direttiva piuttosto che di una Decisione Quadro, il cui contenuto fosse però limitato all'invito nei confronti degli Stati membri ad adottare una risposta sanzionatoria che fosse "efficace, proporzionata e dissuasiva": in sostanza

---

<sup>134</sup> "La Commissione è dell'opinione che la Decisione quadro non sia lo strumento giuridico idoneo con cui obbligare gli Stati membri ad introdurre sanzioni di carattere penale. [...]. La Commissione [...] ritiene che, nell'ambito delle competenze attribuitele ai fini di raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 2 del Trattato che istituisce la Comunità europea, [...] la Comunità abbia facoltà di obbligare uno stato membro ad imporre sanzioni a livello nazionale qualora ciò risulti necessario ai fini del raggiungimento di un obiettivo comunitario. Rientrano in questa casistica le questioni ambientali che formano oggetto del Titolo XIX del Trattato che istituisce la Comunità europea. Qualora il Consiglio adotti la Decisione Quadro a dispetto delle suddette competenze comunitarie, la Commissione si riserva di esercitare tutti i diritti che le sono attribuiti dal Trattato" B. R. CIMINI, "La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori" in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 91.

<sup>135</sup> Obiettivo della comunità, per l'Avvocato è "[...] conseguire un elevato livello di protezione dell'ambiente ed il miglioramento della qualità di quest'ultimo (art. 2 CE), integrando le esigenze connesse alla tutela dell'ambiente nella definizione e nell'attuazione delle altre politiche comunitarie, nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile (art. 6 CE)." Per un commento alle conclusioni dell'Avv. Generale si veda B. R. CIMINI, "La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori" in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 93 e segg..

la Direttiva doveva limitarsi ad indicare bene giuridico e natura della sanzione lasciando poi agli Stati la scelta concreta. Chiedeva pertanto l'annullamento integrale della Decisione Quadro.

La Corte faceva proprie le argomentazioni dell'Avvocato Generale, riconoscendo nella Decisione Quadro un pregiudizio per le competenze dell'Unione. Alla Comunità infatti, non può essere impedito di “[...] *adottare provvedimenti in relazione al diritto penale degli Stati membri [...]*” e “[...] *intervenire quando l'applicazione di sanzioni penali effettive, proporzionate e dissuasive da parte delle competenti autorità nazionali costituisce una misura indispensabile di lotta contro violazioni ambientali gravi*”.

La scelta delle sanzioni applicabili andava lasciata agli Stati membri: queste dovevano soddisfare la formula *effettive, proporzionate e dissuasive*. Veniva quindi riconosciuta la violazione da parte della Decisione Quadro delle competenze della Comunità; pertanto la Decisione era annullata nel complesso.

La sentenza, nella sua stringatezza, lasciava però scoperte alcune criticità, come sottolineato dalla dottrina<sup>136</sup>: non era infatti chiarito nella sentenza il problema dei limiti entro cui potevano essere esercitate da parte della Comunità le competenze penali; era inoltre poco chiara la definizione dei parametri necessari per l'intervento in ambito penale, l'applicabilità diretta delle norme penali, l'applicabilità in settori diversi da quello ambientale...

### **2.2.5.3 La Direttiva 2005/35 e la Decisione Quadro 2005/667/GAI: un nuovo orizzonte per la tutela dell'ambiente marino?**

Dopo l'annullamento della Decisione Quadro del 2003, la Commissione, alla luce della sentenza di cui *supra*, sostenne che, in ogni ambito in cui si ritenesse idoneo un intervento di diritto penale a livello comunitario, si dovesse procedere con l'uso del meccanismo del c.d. “*duplice testo*”, ovvero una combinazione di Direttiva (o Regolamento) più Decisione Quadro.

Nel 2005, dopo il naufragio della *Prestige* avvenuto nel novembre 2002, si decideva di agire specificamente nella materia dell'inquinamento da navi acciocché determinati fatti non si ripetessero<sup>137</sup>. Con la Direttiva 2005/35 CEE, subito seguita

---

<sup>136</sup> V. B. R. CIMINI, “*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*” in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 101 e segg.

<sup>137</sup> Il punto 2) del Preambolo della Decisione Quadro 2005/667 GAI recita: “*La lotta contro l'inquinamento provocato dalle navi, in modo intenzionale o per negligenza grave, costituisce una*

dalla Decisione Quadro 2005/667/GAI del Consiglio, adottata in via complementare sulla base di un testo proposto dalla Commissione, il legislatore europeo tentava nuovamente di creare un sistema penale vero e proprio a tutela dell'ambiente<sup>138</sup>, per quanto questa volta limitatamente all'ambiente marino, armonizzando nel contempo quanto già previsto dalle normative dei singoli Stati membri<sup>139</sup>.

La Direttiva e la Decisione infatti non si limitavano ad imporre agli Stati membri il varo di sanzioni non meglio specificate che ognuno potesse attuare a propria discrezione, bensì dettavano la disciplina nel dettaglio; la stessa Direttiva 2005/35 infatti recita<sup>140</sup>: *“È essenziale[...] un ravvicinamento, per mezzo degli strumenti giuridici appropriati, delle disposizioni legali vigenti, in particolare quelle concernenti la definizione precisa della violazione in questione, i casi di deroga e norme minime in materia di sanzioni, nonché quelle concernenti responsabilità e giurisdizione”*.

L'armonizzazione dei livelli di pena, era necessario anche alla luce del fenomeno del c.d. *forum shopping*<sup>141</sup>, ovvero la ricerca della giurisdizione più favorevole; perché ciò fosse possibile, urgeva però anche allontanare il nuovo progetto dalle parole contenute nella Decisione Quadro del 2003 relativamente alle regole giurisdizionali.

Per quanto riguarda le pene, la Direttiva ripeteva la formula *“efficaci, proporzionate e dissuasive”* (art. 8 Direttiva); la Decisione invece disponeva, per quanto riguarda le persone fisiche, la sanzione della reclusione, anche dettandone massimi e minimi edittali (art. 4 Decisione); in aggiunta a ciò, al medesimo articolo, dettava le circostanze che sarebbero dovute diventare, negli ordinamenti statali, aggravanti speciali<sup>142</sup>.

---

*delle priorità dell'Unione. I punti [...] a seguito del naufragio della petroliera Prestige, in particolare, testimoniano la determinazione dell'Unione ad adottare tutte le misure necessarie per evitare che si riproducano danni ambientali di tale gravità”*

<sup>138</sup> B. R. CIMINI, *“La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori”* in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pagg. 106 e segg.

<sup>139</sup> O, per quanto riguarda l'esperienza italiana, abrogando e sostituendo quanto precedentemente previsto, come si vedrà *infra* al Paragrafo 3.1.6.

<sup>140</sup> Al punto 5) del Preambolo della Direttiva 2005/35.

<sup>141</sup> B. R. CIMINI, *“La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori”* in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 107.

<sup>142</sup> Ad esempio, al comma 4 dell'art. 4 Decisione si prevedeva: *“Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie affinché il reato di cui all'articolo 2, se commesso deliberatamente, sia punibile con una pena detentiva della durata massima compresa tra almeno cinque e dieci anni, qualora il reato*



Relativamente alle persone giuridiche invece, era previsto un regime composto da sanzioni pecuniarie e sanzioni di altro genere, quali il ripristino della situazione precedente, l'interdizione, l'esclusione dal godimento di benefici di carattere pubblico, etc. (art. 6 Decisione).

In ultima analisi, il quadro composto da Direttiva più Decisione assegnava alla prima il compito di individuare le violazioni commesse volontariamente, negligenzemente, temerariamente; alla seconda invece era riservata la statuizione delle pene, regolate nei vari casi nei massimi e minimi edittali.

La Direttiva 2005/35 poi, si poneva in scia a quanto stabilito dalla Convenzione MARPOL<sup>143</sup>, proponendosi di fare oggetto di sanzione gli scarichi a mare delle sostanze definite inquinanti dall'Allegato I (idrocarburi) e dall'Allegato II (sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa)<sup>144</sup>.

Anche la definizione che veniva data degli scarichi ricalcava quanto stabilito dalla Convenzione MARPOL 73/78; la Direttiva del 2005 recitava infatti all'art 2, sotto la dicitura "scarichi inquinanti": *"ogni rigetto comunque proveniente da una nave, quale figura all'articolo 2 della convenzione Marpol 73/78"*.

Gli scarichi in questione erano sanzionabili (art. 4 Direttiva), dal punto di vista dell'elemento psicologico, *"se effettuati intenzionalmente, temerariamente o per negligenza grave"*; dal punto di vista oggettivo invece dovevano soddisfare le condizioni previste dall'art.3 della Direttiva stessa, che ne dettava il campo di applicazione<sup>145</sup>.

---

*abbia causato danni significativi ed estesi alla qualità delle acque, a specie animali o vegetali o a parti di queste e la morte o lesioni gravi a persone"*.

<sup>143</sup> *"Le norme pratiche di tutti gli Stati membri per gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi si basano sulla convenzione Marpol 73/78; tuttavia tali norme sono quotidianamente ignorate da un numero molto elevato di navi che solcano le acque comunitarie, senza che alcuna azione correttiva sia intrapresa. La convenzione Marpol 73/78 viene attuata in maniera diversa nei vari Stati membri ed è dunque necessario armonizzarne l'attuazione a livello comunitario; in particolare, le pratiche degli Stati membri in materia di sanzioni applicabili allo scarico di sostanze inquinanti effettuato dalle navi presentano notevoli divergenze."* (punti 3, 4 Preambolo Direttiva).

<sup>144</sup> Il cui esplicito rimando è effettuato dall'art. 2, punto 2) della Direttiva 2005/35 CEE.

<sup>145</sup> L'art. 3, rubricato "Campo d'applicazione", detta ulteriori condizioni di applicabilità della Direttiva: *"1. La presente direttiva è applicabile, conformemente al diritto internazionale, agli scarichi di sostanze inquinanti: a) nelle acque interne, compresi i porti, di uno Stato membro, nella misura in cui è applicabile il regime MARPOL; b) nelle acque territoriali di uno Stato membro; c) negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale e soggetti al regime di passaggio di transito, come specificato nella parte III, sezione 2 della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare, nella misura in cui uno Stato membro abbia giurisdizione su tali stretti; d) nella zona*

Ma una disposizione ancor più rilevante al fine di segnare l'ambito di applicazione della Convenzione del 2005 è quella contenuta nell'art. 5, avente ad oggetto le "Deroghe"; non vengono infatti applicate le sanzioni se: *"1. Lo scarico di sostanze inquinanti in una delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1 non è considerato una violazione se soddisfa le condizioni di cui all'allegato I, norme 9, 10, 11 a) o 11 c), o all'allegato II, norme 5, 6 a) o 6 c), della convenzione Marpol 73/78. 2. Lo scarico di sostanze inquinanti nelle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e), non è considerato una violazione da parte del proprietario, del comandante o dell'equipaggio posto sotto la responsabilità di quest'ultimo, se soddisfa le condizioni di cui all'allegato I, norma 11 b) o all'allegato II, norma 6 b), della convenzione Marpol 73/78"*.

In sostanza vengono fatte proprie dalla Direttiva 2005/35 tutte le norme della MARPOL (limitatamente a quelle contenute all'interno degli Allegati I e II, ovvero gli Allegati della MARPOL che disciplinano il trattamento delle sostanze il cui scarico è penalmente rilevante ai fini della Direttiva) che dettano le condizioni per cui è consentito lo sversamento in mare delle sostanze listate come tossiche ed inquinanti.

Si tratta, come si è visto, delle disposizioni che limitano la portata del divieto per motivi tecnici (come il lavaggio delle cisterne), per motivi di sicurezza (lo scarico è permesso purché ciò sia necessario per salvare la vita di qualcuno), oppure ancora per motivi di tutela dell'ambiente (come nel caso in cui vengano scaricati solventi al fine di contenere una marea nera).

Dal punto di vista giurisdizionale infine, si segnala il superamento del sistema adottato nel precedente progetto, che vedeva assegnare la competenza a giudicare prevalentemente allo Stato di bandiera. All'art. 7 della Decisione, rubricato competenza giurisdizionale, veniva riportato tra i primi criteri la commissione del reato all'interno del territorio (ovvero le acque territoriali), nella Zona Economica Esclusiva, in alto mare nel caso in cui la nave si trovi in un terminale *offshore* dello Stato. Non mancava però allo stesso tempo, riferimento allo Stato di bandiera (comma 1 punto c) art. 7). La presenza di più criteri, che potenzialmente avrebbe potuto fondare per il medesimo reato la competenza giurisdizionale di più Stati membri, era poi temperata da i c.d. criteri di collegamento (commi 4, 5).

---

*economica esclusiva o in una zona equivalente di uno Stato membro, istituita ai sensi del diritto internazionale; e) in alto mare. 2. La presente direttiva si applica agli scarichi di sostanze inquinanti di tutte le navi, a prescindere dalla bandiera, ad esclusione delle navi militari da guerra o ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali."*

#### **2.2.5.4 La sentenza C-440/05**

La Commissione, a dispetto del buon esito del negoziato, impugnava anche la Decisione Quadro 2005/667 GAI; argomentava, al fine di ottenerne l'annullamento, presentando le medesime doglianze con cui aveva ottenuto l'annullamento della Decisione del 2003, ovvero opponendo il fatto che quanto contenuto nella Decisione sarebbe dovuto essere adottato secondo i dettami del trattato CE, invece che sulla base del Titolo VI del TUE.

La Corte in via preliminare riconosceva che “la legislazione penale e le norme di procedura penale non rientrano nella competenza della Comunità”; allo stesso tempo però, ammetteva che le disposizioni della Decisione Quadro 2005/667 GAI sono finalizzate, oltre che alla tutela dell'ambiente, alla sicurezza marittima e che, in quanto tali, avrebbero potuto essere adottate ex art. 80 comma 2 CE<sup>146</sup>.

Tuttavia nella sentenza la Corte affermava anche che non fosse competenza della Comunità determinare tipo e livello delle pene come aveva fatto agli artt. 4 (per le persone fisiche) e 6 (per le persone giuridiche); la Corte inoltre riteneva che la Decisione fosse indivisibile<sup>147</sup>, pertanto l'annullava nel suo complesso.

#### **2.2.5.5 I più recenti interventi europei in tema di tutela dell'ambiente attraverso sanzioni penali**

Dopo le sentenze con cui sono state annullate le Decisioni Quadro del 2003 e del 2005 urgeva un nuovo intervento in ambito europeo, questa volta tramite lo

---

<sup>146</sup> “[...] 2) Il Consiglio, con deliberazione a maggioranza qualificata, potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea”; quindi, alla luce del fatto che si sia riconosciuto che, nonostante la sua portata penale, si trattasse di una disposizione finalizzata alla tutela della sicurezza dei trasporti, l'adozione di un tale provvedimento mediante lo strumento della Decisione Quadro sarebbe stato possibile.

<sup>147</sup> “[...] la circostanza che esse (le disposizioni in merito alle sanzioni contenute negli artt. 4 e 6) rinviino alle disposizioni degli artt. 2, 3 e 5 di questa stessa decisione quadro mette in rilievo i legami inscindibili che, nella fattispecie, uniscono tali disposizioni a quelle relative ai reati penali cui si riferiscono” (punto 72 della sentenza in oggetto); “Quanto agli artt. 7-12 della decisione quadro 2005/667, che riguardano rispettivamente la competenza giurisdizionale, la notificazione di informazioni tra gli Stati membri, la designazione di punti di contatto, l'ambito di applicazione territoriale di tale decisione quadro, l'obbligo di attuazione gravante sugli Stati membri nonché la data di entrata in vigore di detta decisione quadro, è sufficiente constatare che, nel caso di specie, questi articoli sono altresì uniti da legami inscindibili alle disposizioni di questa stessa decisione quadro[...]” (punto 73 sentenza C-440/05)

strumento della Direttiva, affinché si potesse fornire agli Stati membri quel riferimento per la tutela penale dell'ambiente ormai atteso da molti anni.

L'uniformazione del trattamento sanzionatorio attuato tramite Direttiva tuttavia fuggiva ogni possibilità di raggiungere eguali livelli di pena in ambito europeo, potendosi esclusivamente richiedere agli Stati membri tramite questo strumento comunitario l'emanazione di *“sanzioni proporzionate e dissuasive”*.

Un primo intervento si è avuto nel 2008, con la Direttiva 2008/99 CE, che ha introdotto un sistema sanzionatorio finalizzato alla repressioni di comportamenti inquinanti<sup>148</sup> commessi su base volontaria *“o quantomeno per grave negligenza”* (art. 3 primo capoverso); gli illeciti così come formulati nell'art. 3, per ogni fattispecie prevista, contengono la formulazione di due requisiti perché possa essere punita la condotta, ovvero quello della illiceità e della potenzialità offensiva;

---

<sup>148</sup> Ai sensi della Direttiva 2008/99 CE sono considerate violazioni (art 4 Direttiva): *“a) lo scarico, l'emissione o l'immissione illeciti di un quantitativo di sostanze o radiazioni ionizzanti nell'aria, nel suolo o nelle acque che provochino o possano provocare il decesso o lesioni gravi alle persone o danni rilevanti alla qualità dell'aria, alla qualità del suolo o alla qualità delle acque, ovvero alla fauna o alla flora; b) la raccolta, il trasporto, il recupero o lo smaltimento di rifiuti, comprese la sorveglianza di tali operazioni e il controllo dei siti di smaltimento successivo alla loro chiusura nonché l'attività effettuata in quanto commerciante o intermediario (gestione dei rifiuti), che provochi o possa provocare il decesso o lesioni gravi alle persone o danni rilevanti alla qualità dell'aria, alla qualità del suolo o alla qualità delle acque, ovvero alla fauna o alla flora; c) la spedizione di rifiuti, qualora tale attività rientri nell'ambito dell'articolo 2, paragrafo 335, del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti, e sia effettuata in quantità non trascurabile in un'unica spedizione o in più spedizioni che risultino fra di loro connesse; d) l'esercizio di un impianto in cui sono svolte attività pericolose o nelle quali siano depositate o utilizzate sostanze o preparazioni pericolose che provochi o possa provocare, all'esterno dell'impianto, il decesso o lesioni gravi alle persone o danni rilevanti alla qualità dell'aria, alla qualità del suolo o alla qualità delle acque, ovvero alla fauna o alla flora; e) la produzione, la lavorazione, il trattamento, l'uso, la conservazione, il deposito, il trasporto, l'importazione, l'esportazione e lo smaltimento di materiali nucleari o di altre sostanze radioattive pericolose che provochino o possano provocare il decesso o lesioni gravi alle persone o danni rilevanti alla qualità dell'aria, alla qualità del suolo o alla qualità delle acque, ovvero alla fauna o alla flora; f) l'uccisione, la distruzione, il possesso o il prelievo di esemplari di specie animali o vegetali selvatiche protette, salvo i casi in cui l'azione riguardi una quantità trascurabile di tali esemplari e abbia un impatto trascurabile sullo stato di conservazione della specie; g) il commercio di esemplari di specie animali o vegetali selvatiche protette o di parti di esse o di prodotti derivati, salvo i casi in cui l'azione riguardi una quantità trascurabile di tali esemplari e abbia un impatto trascurabile sullo stato di conservazione della specie; h) qualsiasi azione che provochi il significativo deterioramento di un habitat all'interno di un sito protetto; i) la produzione, l'importazione, l'esportazione, l'immissione sul mercato o l'uso di sostanze che riducono lo strato di ozono.”*

quest'ultimo requisito in sostanza si traduce nella concreta lesione dei beni giuridici tutelati, cioè la salute umana o l'ambiente<sup>149</sup>.

Nel testo della Direttiva venivano invitati gli Stati membri ad adottare sanzioni che fossero efficaci, proporzionate, dissuasive (art. 5 Direttiva). Ai sensi degli artt. 6 e 7 invece era estesa alle persone giuridiche la responsabilità per i fatti commessi da parte dei soggetti apicali a vantaggio dell'ente stesso; le sanzioni punivano in maniera *efficace, proporzionata e dissuasiva* (senza quindi meglio specificare, come aveva invece fatto la decisione quadro 2005/667) i medesimi comportamenti inquinanti punibili per quanto concerne le persone fisiche.

L'anno successivo, l'Unione si proponeva di colmare il vuoto legislativo<sup>150</sup> lasciato dall'annullamento della decisione quadro 2005/667 GAI; ciò avveniva con la Direttiva 2009/123 CE che, modificando la Direttiva 2005/35 CE, reinseriva nella normativa europea i contenuti della decisione annullata.

L'art. 1 della Direttiva del 2009 sostituisce integralmente il testo degli artt. 4 e 5 della Direttiva del 2005, rispettivamente rubricati Violazioni e Deroghe. Il nuovo testo dell'art. 4 ora introduce la punibilità a fronte dell'effettuazione di ogni scarico, anche se "di minore entità"<sup>151</sup>. Nonostante il nuovo testo dell'art. 4 sembri dettare una disciplina più aspra, l'art. 5 mantiene il sistema di deroghe previgente, in base al quale non sono sanzionabili gli scarichi effettuati in ottemperanza delle prescrizioni MARPOL.

Con la Direttiva 2009/123 CE inoltre si reintroduceva la responsabilità delle persone giuridiche, precedentemente disciplinata agli artt. 5 e 6 della decisione quadro annullata<sup>152</sup>.

Le fattispecie introdotte fondano la responsabilità dell'ente a due condizioni<sup>153</sup>: la prima ipotesi è il caso in cui la condotta sia posta in essere da un

---

<sup>149</sup> Con le parole di SIRACUSA: "occorre che le infrazioni commesse provochino o possano provocare il decesso o lesioni gravi alle persone, oppure danni rilevanti alla qualità delle componenti essenziali dell'ambiente" L. SIRACUSA, *La competenza comunitaria in ambito penale al primo banco di prova: la direttiva europea sulla tutela penale dell'ambiente*, in *Rivista trimestrale di diritto dell'economia*, anno XXI n. 4, 2008, pag. 878.

<sup>150</sup> 2° Considerando della Direttiva 2009/123 CE.

<sup>151</sup> "Gli Stati membri provvedono affinché gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi, inclusi i casi di minore entità di detti scarichi, in una delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, siano considerati violazioni se effettuati intenzionalmente, temerariamente o per negligenza grave" comma 4 art. 1 della Direttiva del 2009, sostitutivo del comma 1, art. 4 della Direttiva 2005/35 CE.

<sup>152</sup> Introdotte nel d. lgs. 231/2001 agli artt. 25 *decies* e *undicies*, ai sensi dell'art. 2 del d. lgs. 131 del 7 luglio 2001, che recepisce la Direttiva 2009/123 CE.

soggetto che detenga in seno alla persona giuridica una posizione dotata di potere di rappresentanza, decisionale o di controllo (comma 1), la seconda ipotesi che l'autore sia sottoposto all'autorità della predetta posizione dotata di preminenza all'interno dell'ente (comma 2). Ulteriori condizioni erano il fatto che i comportamenti inquinanti rientrassero nelle condotte tassativamente previste dalla Direttiva e che in ogni caso siano poste in essere a vantaggio dell'ente.

Nello stesso anno veniva poi varato il Regolamento 391/2009 CE, atto a regolamentare gli enti certificatori, la cui mansione da questo momento non è più appannaggio esclusivo delle istituzioni storicamente preposte (come il R.I.N.A.<sup>154</sup>) e si può svolgere a seguito dell'ottenimento di una autorizzazione<sup>155</sup>; allo stesso tempo gli stessi certificatori erano sottoposti a verifiche e sanzioni<sup>156</sup>, fino alla revoca dell'autorizzazione<sup>157</sup>.

A due ulteriori Direttive veniva infine affidato il compito di regolamentare i controlli e le ispezioni a bordo: la Direttiva 2009/15 CE stabiliva “[...] i controlli e le misure che devono adottare gli Stati membri nel loro rapporto con gli organismi preposti all'ispezione, al controllo e alla certificazione delle navi per conformarsi alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino [...]” (art. 1 Direttiva 2009/15 CE). Con la Direttiva 2009/16 CE invece si dettavano le regole per i controlli da parte dello Stato di approdo.

---

<sup>153</sup> In base all'art. 8 *ter* Direttiva 2005/35 CE, modificato ai sensi dell'art. 1 della Direttiva 2009/123 CE.

<sup>154</sup> Vedi *supra* nota 59.

<sup>155</sup> Art. 2 comma 1, lett. f), art. 3, art. 4 Regolamento 391/2009 CE.

<sup>156</sup> Art. 6 Regolamento 391/2009 CE.

<sup>157</sup> Art. 7 Regolamento 391/2009 CE.

### 3 Il sistema sanzionatorio nell'ordinamento italiano

SOMMARIO: 3.1 Gli scarichi. – 3.1.1 *Lo “scarico marino” e le problematiche interpretative.* – 3.1.2 *La legge Merli.* – 3.1.3 *Disposizioni per la difesa del mare.* – 3.1.3.1 *Le condotte anti-giuridiche ai sensi della legge 979/1982.* – 3.1.3.2 *Il rapporto con la Convenzione MARPOL.* – 3.1.3.3 *Le sanzioni.* – 3.1.4 *Il Decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152: una diversa lettura di “scarico”.* – 3.1.5 *Il Testo Unico Ambiente: l’art. 137 comma 13.* – 3.1.6 *Il d. lgs. 202/2007.* – 3.1.6.1 *Il d. lgs. 202/2007: una norma penale di derivazione europea finalizzata alla repressione degli scarichi marini provenienti dalle navi.* – 3.1.6.2 *Il comportamento anti-giuridico ai sensi del d. lgs. 202/2007.* – 3.1.6.3 *Il rapporto con la Convenzione MARPOL: da punto di riferimento per la definizione dei limiti oggettivi a causa di non punibilità ex lege.* – 3.1.6.4 *Sanzioni.* – 3.1.6.5 *Pene accessorie.* – 3.1.6.6 *Rapporto con la sanzione di cui all’art. 137 comma 13 T.U.A.* – 3.2 *I rifiuti.* – 3.2.1 *La nozione di rifiuto.* – 3.2.1.1 *Il sottoprodotto.* – 3.2.2 *I rifiuti delle navi.* – 3.2.2.1 *I rifiuti nella Convenzione MARPOL.* – 3.2.2.2 *Previsioni generali in tema di rifiuti ai sensi dell’Annesso V MARPOL.* – 3.2.2.3 *Impianti di collettamento MARPOL e Garbage record book.* – 3.2.2.4 *Il residuo di carico: una sostanza in bilico tra rifiuto liquido, scarico (e sottoprodotto).* 3.2.2.5 *Condizioni di liceità MARPOL per lo scarico in mare di residui di carico considerati rifiuti ai sensi dell’Annesso V.* – 3.2.2.6 *Il garbage.* – 3.2.2.7 *Tabella semplificativa per la discarica dei rifiuti disciplinati ai sensi dell’Annesso V MARPOL.* – 3.2.3 *Il dumping.* – 3.2.4 *I liquami.* – 3.2.5 *Sanzioni.* – 3.2.5.1 *L’art. 137 comma 13 T.U.A.* – 3.2.5.2 *Le Sanzioni previste nella Parte IV del Testo Unico Ambiente.* – 3.2.6 *Sanzioni amministrative.* – 3.2.6.1 *Sanzioni amministrative per il mancato collettamento dei residui di carico.* – 3.2.6.2 *Sanzioni amministrative per il mancato collettamento del garbage.* – 3.2.6.3 *Sanzioni amministrative ed obblighi di notifica.* – 3.3 *I nuovi ecoreati.* – 3.3.1 *Il delitto di inquinamento ambientale.* – 3.3.1.1 *La fattispecie di morte o lesioni come conseguenza della commissione dei fatti di cui all’art. 452 bis.* – 3.3.2 *Il nuovo disastro ambientale.* – 3.3.3 *Le fattispecie colpose e di pericolo.* – 3.3.4 *I termini di prescrizione per i delitti di cui al Titolo VI bis c.p.* – 3.4 *Le emissioni.* – 3.4.1 *Le disposizioni in materia di combustibili marini, in attuazione dell’Annesso VI MARPOL e successive modifiche.* – 3.4.1.1 *Altri adempimenti.* – 3.4.1.2 *Sanzioni.*

#### 3.1 Gli scarichi

Come si è detto nel capitolo introduttivo, gli scarichi rappresentano il fenomeno di gran lunga più inquinante per le acque marine; di converso, la disciplina sanzionatoria adottata per la repressione/regolamentazione degli scarichi nell'ordinamento italiano è indubbiamente la più confusa.

### 3.1.1 Lo "scarico marino" e le problematiche interpretative

Una delle problematiche centrali è la mancata definizione da parte del legislatore del concetto di scarico effettuato delle navi. L'unica definizione di scarico presente nell'ordinamento italiano è infatti quella all'art. 74, comma 1, lett. ff), del d. lgs. 152/2006 secondo cui costituisce scarico "*qualsiasi immissione effettuata esclusivamente tramite un sistema stabile di collettamento che collega senza soluzione di continuità il ciclo di produzione del refluo con il corpo ricettore acque superficiali, sul suolo, nel sottosuolo e in rete fognaria, indipendentemente dalla loro natura inquinante[...]*".

Appare immediatamente chiaro come questa nozione mal si presti ad essere utilizzata anche in riguardo agli scarichi delle navi, pur essendo anch'essi, come vedremo in seguito, sanzionati nel medesimo T.U.A.: le *acque reflue* penalmente rilevanti cui la norma fa riferimento sono infatti esclusivamente quelle industriali<sup>158</sup>, ai sensi dell'art. 74 comma 1, lett. h) T.U.A., ovvero quelle acque "*scaricate da edifici od impianti in cui si svolgono attività commerciali o di produzione di beni, diverse dalle acque reflue domestiche e dalle acque meteoriche di dilavamento*".

In ragione di ciò, la dottrina ha pacificamente ammesso che lo scarico del T.U.A. è altro rispetto allo scarico delle navi, pur senza fornirne una definizione<sup>159</sup>.

Alla luce di quanto detto nel capitolo sulle fonti, lo scarico di una nave dovrebbe coincidere con la definizione di *discharge* dato dalla Convenzione MARPOL (vedi *supra* Paragrafo 2.1.3.1), ovvero il rilascio nel mare, accidentale o volontario, di sostanze inquinanti prodotte durante la navigazione, esclusa

---

<sup>158</sup> In merito alla definizione di scarico di acque reflue industriali si vedano C. RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, Torino, 2015, pagg. 83-85; L. RAMACCI, *Diritto penale dell'ambiente*, Padova, 2009, pagg. 360-361; R. SALOMONE "*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*" in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, Padova, CEDAM, 2011, pagg. 290 e segg.

<sup>159</sup> si veda tra tutti R. SALOMONE "*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*" in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pagg. 325-327, in merito all'inutilizzabilità dell'art. 74 T.U.A. al fine di meglio comprendere la definizione di scarico marino ed alla mancata definizione dello scarico marino: "*ma poiché la definizione prosegue richiedendo anche che le acque confluiscano <<sul suolo, nel sottosuolo ed in rete fognaria>> risulta palese come, in questo caso, il termine scarico non possa essere inteso nel senso tecnico, ma esclusivamente come termine analogo a <<versamento>> nella sua accezione tecnicamente spuria*" (cit. pag. 326).



l'immersione di rifiuti prodotti a terra (ovvero il c.d. *dumping*, di cui si è detto *supra* al Capitolo 2.1.4; si escludano anche gli eventi inquinanti connessi allo sfruttamento del fondo marino e gli esperimenti di carattere scientifico finalizzati alla repressione dell'inquinamento).

Per chiarire meglio il perché la nozione di scarico non debba verosimilmente ricomprendere al suo interno il *dumping* (e allo stesso tempo si debba credere all'ipotesi qui presentata), ci si potrebbe azzardare ad accostare lo scarico delle navi al sopra esaminato scarico di acque reflue industriali, sovrapponendo alle vasche di collettamento le *slop tanks*<sup>160</sup> ed il processo produttivo al "normale funzionamento delle navi"<sup>161</sup>. O, perlomeno, questa è la lettura che sembra essere preferibile, anche se, come vedremo, non mancano pareri in senso opposto.

Un ulteriore problema nell'approcciarsi al sistema di sanzioni per gli scarichi delle navi è costituito dal fatto che nel nostro ordinamento sono previste due discipline, differenti e slegate tra di loro, pur entrambe volte a sanzionare penalmente gli scarichi in mare da parte delle navi: l'art. 137 comma 13 del T.U.A. e quanto contenuto nel d. lgs. 202/2007.

Ora, è preferibile adottare un approccio di carattere storico nell'esaminare il problema: si noterà infatti che, nell'evolversi della normativa ambientale determinate previsioni legislative sono state più volte nel tempo traslitterate lettera per lettera nei *corpora* normativi di nuova introduzione. In ultima analisi si vedrà come un tale approccio sia fondamentale per comprenderne le problematiche e la portata attuale.

### 3.1.2 La legge Merli

La legge n. 319 del 10 maggio 1976, c.d. legge Merli, costituisce il primo intervento volto a tutelare le acque, e non solo i mari, dall'inquinamento; in particolare, tra gli obiettivi della legge Merli spicca all'art. 1 comma 1 lett. a) "*la disciplina degli scarichi di qualsiasi tipo, pubblici e privati, diretti e indiretti, in tutte le acque superficiali e sotterranee, interne e marine, sia pubbliche che private, nonché in fognature, sul suolo e nel sottosuolo*".

---

<sup>160</sup> Vedi Paragrafo 1.3.1

<sup>161</sup> Sulla vicinanza concettuale tra processo produttivo e funzionamento di una nave si veda anche *sub* art. 137 comma 13 T.U.A. L. BISORI, "*Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali*", II ed., (a cura di) F. GIUNTA, Padova, 2007, pagg. 90-91.

La legge in oggetto all'art. 11, così come modificato dall'art. 14 della legge 650/1979, prevedeva che: “[...] *L'autorizzazione agli scarichi nelle acque del mare da parte di navi ed aeromobili è rilasciata in conformità alle disposizioni stabilite nelle convenzioni internazionali vigenti in materia e ratificate dall'Italia, secondo le direttive stabilite dal Comitato interministeriale di cui all'articolo 3, in armonia con quelle della presente legge. L'autorizzazione agli scarichi di cui al precedente comma è rilasciata dal Ministro dell'ambiente su proposta del capo del compartimento marittimo nella cui zona di competenza si trova il porto da cui parte la nave con il carico dei materiali da scaricare, ovvero il porto più vicino al luogo di scarica, se ad opera di aeromobili.[...]*”.

Insomma, veniva a chiare lettere introdotto nell'ordinamento italiano un sistema di autorizzazioni necessarie al fine di poter effettuare un non meglio specificato “scarico” nelle acque del mare. La disciplina sanzionatoria per gli scarichi in mare da parte di navi, in un primo momento affidata ai commi 1 e 2 dell'art. 21 della legge Merli<sup>162</sup>, norma d'apertura del Titolo VI avente portata generale, veniva poi destinata a quanto disposto all'art. 24 *bis* della stessa legge Merli, introdotto con l'art. 3 della legge n. 305 del 2 maggio 1983 specificamente destinata alla regolamentazione degli gli scarichi marini.

L'art. 24 *bis* prevedeva che “*si applica sempre la pena dell'arresto da due mesi a due anni se lo scarico nelle acque del mare da parte di navi ed aeromobili contiene sostanze o materiali per i quali è imposto il divieto assoluto di sversamento, ai sensi delle disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali vigenti in materia e ratificate dall'Italia, salvo che siano in quantità tali da essere resi rapidamente innocui dai processi fisici, chimici e biologici, che si verificano naturalmente in mare. Resta fermo, in quest'ultimo caso, l'obbligo della preventiva autorizzazione*”.

Si tratta di una disposizione la cui bizzarra formulazione ha lasciato nel tempo la dottrina non poco perplessa, come si vedrà a breve in riguardo alle più

---

<sup>162</sup> “(1) *Chiunque apre o comunque effettua nuovi scarichi nelle acque indicate nell'articolo 1 della presente legge, sul suolo o nel sottosuolo, senza aver richiesto la prescritta autorizzazione, ovvero continua ad effettuare o mantenere detti scarichi dopo che l'autorizzazione sia stata negata o revocata, è punito con l'arresto da due mesi a due anni o con l'ammenda da lire 500 mila a lire 10 milioni. (2) Alla stessa pena soggiace chi, effettuando al momento di entrata in vigore della presente legge scarichi nei corpi ricettori di cui al precedente comma, non presenta la domanda di autorizzazione o di rinnovo di cui all'articolo 15, secondo comma, lettere a) e b ; ovvero non ottempera alle disposizioni di cui all'articolo 25; ovvero chi, avendo presentato la domanda, mantiene lo scarico dopo che essa è stata respinta, o dopo che l'autorizzazione è stata revocata. [...]*”

recenti (analoghe) previsioni: a dispetto dell'originalità della norma *de qua* infatti, il testo dell'art. 24 *bis* è stato riportato in maniera pedissequa in ogni *corpus* normativo che in materia si è susseguito nel tempo.

### 3.1.3 Disposizioni per la difesa del mare

La legge n. 979 del 31 dicembre 1982, meglio nota come *Disposizioni per la difesa del mare*, è una norma di notevole importanza storica, volta a tutelare l'ambiente marino sotto molteplici punti di vista; una prima parte ha natura programmatica, ed istituisce un Piano generale di difesa del mare e delle coste marine dall'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, la cui attuazione è rimessa al Ministro della Marina Mercantile, di concerto con le Regioni (art. 1, Titolo I). Inoltre viene istituito un servizio di vigilanza ambientale che, insieme alla Guardia Costiera, è adito alla vigilanza e protezione dell'ambiente marino (artt. 2-9, Titolo II). Infine disciplina le modalità di intervento in caso di eventi inquinanti (Titolo III artt. 10-14).

Al Titolo IV istituisce invece le Riserve marine, disponendo poi gli adeguamenti di carattere amministrativo che ne derivano al Titolo V.

#### **3.1.3.1 Le condotte antigiuridiche ai sensi della legge 979/1982**

Di rilievo sotto il punto di vista penale è il Titolo III, intitolato *Norme penali per la discarica di sostanze vietate da parte del naviglio mercantile*, composto da 9 articoli (artt. 15-21 della l. 979/1982).

L'articolo di apertura descrive l'oggetto del Titolo III ai sensi delle *Disposizioni per la difesa del mare*: "*Il presente titolo ha per oggetto le immissioni in mare di sostanze nocive all'ambiente marino provenienti dalle navi: esso non riguarda lo scarico di rifiuti in mare effettuato a mezzo navi disciplinato dall'articolo 14 della legge 24 dicembre 1979, n. 650*" (art. 15 l. 979/1982).

Le disposizioni che seguiranno quindi, non hanno natura abrogativa e si vanno a sommare, come anche esplicitato dal dato normativo appena esaminato, a quanto già oggetto di sanzione ai sensi dall'art. 14 della legge n. 650 del 1979 (ovvero la legge che modificava l'art. 11 della l. Merli: il riferimento dell'art. 15 delle *Disposizioni per la difesa del mare* deve quindi intendersi in tal senso indirizzato),

ovvero degli scarichi soggetti ad autorizzazione previsti all'interno della legge Merli<sup>163</sup>.

Al primo comma dell'art. 16 vi è il precetto: è vietato sversare o causare lo sversamento di idrocarburi o miscele di idrocarburi, nonché delle sostanze previste nell'allegato A<sup>164</sup> della stessa legge 979/1982; tale divieto è in vigore nei confronti di ogni nave che navighi nelle acque territoriali, nelle acque interne oppure che si trovi nei porti italiani. Il secondo comma estende l'ambito soggettivo anche alle navi battenti bandiera italiana che navigano al di fuori delle aree territoriali<sup>165</sup>.

Il divieto di inquinamento viene poi ribadito nel primo comma dell'art. 17, che recita: *“Al di là del limite esterno del mare territoriale italiano, qualora navi italiane, in violazione delle norme in materia di tutela delle acque marine dall'inquinamento stabilite nella presente legge e nelle convenzioni internazionali in vigore, di cui l'Italia è parte contraente, versino in mare idrocarburi, miscele di idrocarburi od altre sostanze vietate, sono applicabili le pene di cui ai successivi articoli del presente titolo”*.

Il comportamento vietato al comma 1 dell'art. 16 è quindi *“versare o causare lo sversamento”*: la pleonastica locuzione con cui è stato formulato il precetto è volta, come sottolineato dalla dottrina<sup>166</sup>, a rimarcare come le sanzioni penali siano

---

<sup>163</sup> Di cui si è trattato *supra* al Paragrafo precedente. Il riferimento alla legge Merli è effettuato nella parte in cui è previsto il regime di autorizzazioni, ovvero l'art. 11, così come modificato nel 1976. Il fatto che non faccia invece riferimento in maniera più diretta all'art. 24 *bis* della l. 10 maggio 1976 n. 319, si spiega con il fatto che l'introduzione della norma penale *de quo* è avvenuta nel 1983, un anno dopo il varo delle Disposizioni per la difesa del mare.

<sup>164</sup> L'allegato A, intitolato *“Sostanze nocive all'ambiente marino di cui è vietato lo scarico da parte del naviglio mercantile nel mare territoriale italiano”* contiene una lunga elencazione di sostanze chimiche cui è fatto divieto assoluto di sversamento.

<sup>165</sup> All'art. 16, commi 1, 2, 3 della legge 979/1982, si legge: *“(1) Nell'ambito delle acque territoriali e delle acque marittime interne, compresi i porti, è fatto divieto a tutte le navi, senza alcuna discriminazione di nazionalità, di versare in mare, o di causarne lo sversamento, idrocarburi o miscele di idrocarburi, nonché le altre sostanze nocive all'ambiente marino indicate nell'elenco A allegato alla presente legge. (2) Del pari è fatto divieto alle navi battenti bandiera italiana di scaricare le sostanze di cui al precedente comma anche al di fuori delle acque territoriali. (3) Per quanto attiene allo scarico nelle acque del mare di materiali provenienti da fondali di ambienti marini, salmastri o fluviali ovvero da terreni litoranei emersi, compreso il ripristino del passo di accesso ai porti, restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 14 della legge 24 dicembre 1979, n. 650, e le direttive del Comitato interministeriale per la tutela delle acque dall'inquinamento di cui all'articolo 3 della legge 10 maggio 1976, n. 319”*.

<sup>166</sup> *Sub art. 20 della l. 979/1982, V. MAGNINI, “Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali”, (a cura di) F. GIUNTA, Padova, 2005, pag. 544.*

applicabili non solo quando l'evento inquinante avvenga in maniera volontaria o colposa (in senso stretto), ma anche in presenza di un qualunque evento che ne causi lo sversamento, come un naufragio, una collisione oppure ancora un guasto meccanico.

Il terzo comma dell'art. 16 rinvia poi alla l. 650/1979 anche per quanto riguarda lo "scarico nelle acque del mare di materiali provenienti da fondali di ambienti marini, salmastri o fluviali ovvero da terreni litoranei emersi, compreso il ripristino del passo di accesso ai porti".

Sembra quindi che siano in vigore, al momento del varo delle *Disposizioni sulla difesa del mare*, il divieto di due diversi tipi di scarichi, ovvero quello vietato dalla legge Merli, e quello vietato dalla l. 979/1982; se però il testo della legge del 1976 sembra non aiuti a comprendere cosa sia lo scarico marino *de quo*, diversamente la novella del 1982 parla, come si è detto, di uno scarico volontario o involontario di idrocarburi, miscele di idrocarburi o sostanze liquide nocive: tale descrizione coincide quindi, sotto il punto di vista oggettivo, con quanto vietato nella MARPOL, il *discharging*.

L'art. 19 della legge in oggetto prescrive poi alle navi battenti bandiera italiana, la tenuta di un Registro Idrocarburi, ovvero l'*Oil Record Book* della Convenzione MARPOL<sup>167</sup>. Al secondo comma si legge poi: "*in tutti i casi di versamento o perdita di idrocarburi, il comandante della nave è tenuto a farne annotazione nel registro degli idrocarburi, con l'indicazione delle circostanze e delle cause di tale versamento o perdita, nonché a farne denuncia al comandante del porto più vicino*".

### **3.1.3.2 Il rapporto con la Convenzione MARPOL**

Secondo la lettera dell'art. 16 delle *Disposizioni per la difesa del mare*, il divieto di sversamento è *assoluto*; ciò appare però in contrasto con quanto previsto nella Convenzione MARPOL, che invece stabilisce le condizioni in base alle quali è possibile effettuare uno scarico.

Tale apparente contrasto è stato risolto in alcune decisioni giurisprudenziali: nel 1996<sup>168</sup> si affermava che, se il dettato costituzionale all'art. 10 impedisce l'adozione di norme più permissive nell'attuazione di una convenzione, non è

---

<sup>167</sup> Vedi Paragrafo 2.1.3.2.

<sup>168</sup> Pretore di Venezia, 28 febbraio 1996, in *Rivista giuridica ambiente*, 1997, pag. 750; Cassazione Penale, sez. III, 22 settembre 1995, in *Rivista giuridica ambiente*, 1997, pag. 683.

tuttavia impedita l'adozione di misure più restrittive, come quelle contenute nelle *Disposizioni per la difesa del mare*.

Solo successivamente la Suprema Corte, a Sezioni Unite<sup>169</sup>, riprendendo alcune pronunce precedenti<sup>170</sup>, ha affermato che le norme della Convenzione MARPOL hanno introdotto una causa di liceità in grado di limitare l'incidenza penale del fatto tipico descritto dagli artt. 16 e 17 della legge 979/1982. Il principio giuridico che ha supportato questa pronuncia è la posteriorità della MARPOL, entrata in vigore nel 1983<sup>171</sup>; in questo modo, aggiungeva la Corte, non si sarebbero parificate due condotte diverse (e diversamente lesive), ovvero lo scarico in violazione della MARPOL e lo scarico nel rispetto della Convenzione.

### **3.1.3.3 Le sanzioni**

Per quanto riguarda le sanzioni, esse sono contenute negli artt. 17 e 20 della l. 979/1982; si tratta, in entrambi i casi, di illeciti di natura contravvenzionale, che prevedono la pena alternativa di arresto o ammenda.

L'illecito sanzionato ai sensi dell'art. 17 prevede che: *“il comandante della nave che violi le disposizioni di cui all'art. 19 è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a 10 milioni”*<sup>172</sup>. Si tratta quindi di un reato proprio, configurabile nei confronti del comandante della nave: come si vedrà meglio in seguito<sup>173</sup>, non si tratta però di una responsabilità esclusiva<sup>174</sup>, considerando che, per esigenze legate alla navigazione e/o di carattere operativo, anche gli ufficiali possono esercitare il ruolo di comandante o alcune sue funzioni.

I comportamenti sanzionabili ai sensi dell'art. 17 secondo comma, combinato con l'art. 19, sono molteplici: la mancata tenuta del Registro Idrocarburi, il non avervi annotato l'evento inquinante, nonché l'omessa denuncia dello *spill* all'autorità portuale più vicina. Esiste un rapporto di specialità tra la quanto previsto

---

<sup>169</sup> Cassazione Penale SS. UU., 24 giugno 1998, in *Rivista giuridica ambiente*, 1999, pag. 249.

<sup>170</sup> Cassazione Penale, sez. III, 19 novembre 1996, in *Rivista giuridica ambiente*, 1997, pag. 917; Pretore di Genova, 12 maggio 1995, in *Rivista giuridica ambiente*, 1996, pag. 736.

<sup>171</sup> La Convenzione MARPOL ratificata con la legge n. 438 del 4 giugno 1982, è entrata in vigore il 2 ottobre 1983.

<sup>172</sup> Con l'avvento della moneta unica, poi commutati in euro 5.164.

<sup>173</sup> Vedi *infra* Cap. 4.

<sup>174</sup> In questo senso, relativamente alle contravvenzioni in oggetto, si veda *Sub* art. 20 della l. 979/1982, V. MAGNINI, *“Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali”*, (a cura di) F. GIUNTA, Padova, 2005, pag. 539, pag. 543.

nelle *Disposizioni per la difesa del mare* e le più favorevoli disposizioni contravvenzionali contenute nel Codice della navigazione<sup>175</sup>.

L'art. 20 punisce con l'arresto da due mesi a due anni o con l'ammenda da lire 5.000.000 a 10.000.000<sup>176</sup> il comandante della nave straniera in acque territoriali, o italiana anche al di fuori delle acque territoriali, che avessero violato il precetto contenuto nell'art. 16. Nel caso in cui il fatto sia avvenuto per colpa, le pene sono ridotte della metà.

Al comandante di nazionalità italiana che commette l'illecito di cui all'art. 20 comma 1 poi, viene comminata la sanzione accessoria della sospensione del titolo professionale, per la cui determinazione ci si rimette ai sensi dell'art. 1083 del Codice della navigazione<sup>177</sup>.

La previsione di una pena accessoria, combinata con la sanzione alternativa dell'arresto o ammenda, consente di estinguere il reato mediante oblazione, così come previsto dall'art. 162 *bis* del Codice Penale. In questo modo è possibile, a fronte del pagamento della metà del massimo dell'ammenda prevista, aggirare la sanzione interdittiva.

---

<sup>175</sup> Si veda l'art. 1193 del Codice della Navigazione, *Inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo*: "(1) Il comandante di nave o di aeromobile, che naviga senza avere a bordo i documenti prescritti, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1549,00 a euro 9.296,00. (2) La sanzione di cui al primo comma è ridotta a 100 euro nel caso in cui il comandante di una nave da pesca esibisca all'autorità che ha contestato l'infrazione i documenti di bordo regolarmente tenuti ed aggiornati entro quarantotto ore dall'accertamento della violazione di cui al primo comma. (3) Alla stessa sanzione soggiace il comandante di nave o di aeromobile, che tiene irregolarmente i documenti di bordo, ovvero non vi esegue le annotazioni prescritte".

<sup>176</sup> Poi commutata in euro da 258 a 5.164.

<sup>177</sup> Art. 1083 commi 3, 4, 5, 6 Codice della navigazione: "[...] (3) *La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna o aeronautici priva il condannato del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 134 e 734, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni.* (4) *La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna priva il condannato del diritto di esercitare la professione, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni.* (5) *La durata di tali pene, quando nei singoli casi non sia espressamente determinata dalla legge, è uguale a quella della pena principale inflitta o che dovrebbe scontarsi, nel caso di conversione per insolvibilità del condannato. Tuttavia, in nessun caso essa può oltrepassare il limite minimo e quello massimo stabiliti per ciascuna specie di pena accessoria.* (6) *Alle pene accessorie dell'interdizione e della sospensione previste nel presente articolo si applicano rispettivamente le disposizioni relative alla interdizione da una professione e alla sospensione dall'esercizio di una professione.*".

In merito all'estinzione mediante oblazione tuttavia, la dottrina<sup>178</sup> ha espresso dubbi sulla non ammissibilità al rito "quando permangono conseguenze dannose o pericolose del reato eliminabili da parte del contravventore" (art. 162 *bis* c.p.): l'ineliminabilità delle conseguenze da parte del contravventore nei reati ambientali, specialmente da parte del comandante della nave, favorirebbe ingiustamente l'accessibilità al rito estintivo *de quo*. Viene comunque fatta salva la possibilità da parte del giudice di respingere la domanda, avendo riguardo alla gravità del fatto.

Alla medesima pena soggiacciono anche il proprietario e l'armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con il loro concorso.

### 3.1.4 Il Decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152: una diversa lettura di "scarico"

Come si è anticipato<sup>179</sup>, le disposizioni penali contenute nella legge Merli sono state traslitterate negli interventi legislativi più recenti: si legge infatti, riportato lettera per lettera all'art. 59 comma 11 del decreto in epigrafe, la disposizione di cui all'art. 24 *bis* del decreto del 1979.

Se però l'art. 24 *bis*, ora trasposto nell'art. 59 comma 11 del d. lgs. 11 maggio 1999 n. 152, era stato trasposto fedelmente, l'aggiunta del comma 11 *bis* e lo spostamento delle autorizzazioni di cui alla legge Merli in un altro corpus normativo (ovvero il decreto Ronchi, espressamente dedicato ai rifiuti) avevano ingenerato una lettura totalmente differente delle parole della norma penale. La generalità del decreto del 1999, indirizzato non alla repressioni degli scarichi bensì alla "tutela delle acque dall'inquinamento"<sup>180</sup> ha favorito una diversa qualificazione del fenomeno di "scarico" *ivi* descritto.

---

<sup>178</sup> *Sub* art. 20 della l. 979/1982, V. MAGNINI, "Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali", (a cura di) F. GIUNTA, Padova, 2005, pag. 550.

<sup>179</sup> Vedi Paragrafo 3.1.2.

<sup>180</sup> Per esteso, il d.lgs. 152/1999 è intitolato "Decreto legislativo recante disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane e della direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole".



Una parte della dottrina<sup>181</sup> ha infatti letto la norma come intesa a punire il *dumping*: alla base di ciò vi sarebbe l'interpretazione della locuzione “*si applica sempre la pena dell'arresto [...] se lo scarico nelle acque del mare da parte di navi od aeromobili contiene sostanze o materiali per i quali è imposto il divieto assoluto di sversamento ai sensi delle disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali vigenti in materia e ratificate dall'Italia [...]*”; l'utilizzo di due differenti termini, “scarico” e “sversamento”, nella descrizione del fatto tipico varrebbe infatti a sanzionare il *dumping*, nella norma definito scarico, anche per quei materiali o sostanze di cui è proibito il *discharging*.

Alla luce di ciò il fatto tipico sanzionato sarebbe quindi lo scarico (*rectius* la discarica o scarico di rifiuti) di quei materiali *prodotti a terra*, il cui sversamento è vietato in maniera assoluta, coincidenti con quelle sostanze prodotte durante le “normali operazioni di navi” oggetto della MARPOL, il cui scarico (*discharging*) è punito dalla legge 979/1982. La *ratio* che avrebbe indotto il legislatore ad introdurre nell'ordinamento questa disposizione, sarebbe quella di assicurare una tutela sanzionatoria più ampia, ricomprendendo non solo quelle sostanze prodotte in ragione della navigazione, ma anche lo scarico delle stesse quando prodotte a terra.

Lo scarico (in senso tecnico) sarebbe quindi, secondo questa interpretazione, sanzionato dalle *Disposizioni per la difesa del mare*, ponendo così fine ai dubbi generati dal contrasto tra la norma dell'82 ed il decreto in esame (ex Legge Merli).

Dopotutto, il testo dell'art. 59 comma 11 (ex art. 24 *bis* della legge Merli), è stato introdotto dall'art. 3 della legge n. 305 del 2 maggio 1983, con cui non a caso veniva ratificata anche la Convenzione di Londra del 1972, avente ad oggetto lo scarico in mare da parte delle navi di rifiuti prodotti a terra (vedi *supra* 2.1.4).

Al comma 11 *bis* poi si legge: “*La sanzione di cui al comma 11<sup>182</sup> si applica anche a chiunque effettua, in violazione dell'art. 48 comma 3, lo smaltimento dei fanghi nelle acque marine mediante immersione da nave, scarico attraverso condotte ovvero altri mezzi o comunque effettua l'attività di smaltimento di rifiuti*

---

<sup>181</sup> G. AMENDOLA, “*La tutela penale dall'inquinamento idrico*”, in *Teoria e pratica del Diritto*, sez. III, Diritto e Procedura Penale, Quarta edizione, Milano, 2002, pagg. 261 e segg.

<sup>182</sup> Al comma 11 del d. lgs. 152/1999 si leggono le (ormai note) parole: “Si applica sempre la pena dell'arresto da due mesi a due anni se lo scarico nelle acque del mare da parte di navi od aeromobili contiene sostanze o materiali per i quali è imposto il divieto assoluto di sversamento ai sensi delle disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali vigenti in materia e ratificate dall'Italia, salvo che siano in quantità tali da essere resi rapidamente innocui dai processi fisici, chimici e biologici, che si verificano naturalmente in mare. Resta fermo, in quest'ultimo caso l'obbligo della preventiva autorizzazione da parte dell'autorità competente”.

*nelle acque marine senza essere munito dell'autorizzazione di cui all'art. 18, comma 2, lettera p-bis) del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22".*

A fugare ogni dubbio in merito alla lettura della norma qui proposta, vi è il riferimento operato dall'art. 59 comma 11 ed 11 *bis* al regime di autorizzazioni: tali autorizzazioni, contenute ora nel decreto Ronchi (ovvero il d. lgs. 22/1997, finalizzato allo smaltimento di rifiuti), null'altro sarebbero che il recepimento nel nostro ordinamento delle liste della *London Dumping Convention*.

### 3.1.5 Il Testo Unico Ambiente: l'art. 137 comma 13

Nel Testo Unico ancora una volta viene trasposta la sanzione "*Si applica sempre la pena dell'arresto da due mesi a due anni se lo scarico nelle acque del mare da parte di navi od aeromobili contiene sostanze o materiali per i quali è imposto il divieto assoluto di sversamento ai sensi delle disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali vigenti in materia e ratificate dall'Italia, salvo che siano in quantità tali da essere resi rapidamente innocui dai processi fisici, chimici e biologici, che si verificano naturalmente in mare e purché in presenza di preventiva autorizzazione da parte dell'autorità competente*", questa volta al comma 13 dell'art. 137 del d. lgs. 152/2006.

Ora, l'art. 137 contiene le sanzioni penali per la violazione delle norme sugli scarichi, in particolare dei reflui; l'aver posizionato qui (e non piuttosto nella Parte Quarta sui rifiuti) una disposizione che, secondo l'interpretazione poc'anzi esaminata (vedi *supra* 3.1.4), dovrebbe sanzionare il *dumping* può essere visto alla luce del fatto che l'elemento oggettivo del fatto tipico si ricaverebbe per analogia dalla normativa internazionale riguardante il *discharging*. Allo stesso tempo questo posizionamento della norma può essere niente più che un errore del legislatore<sup>183</sup>.

Si consideri inoltre che l'art. 137 TUA, intitolato genericamente "*Sanzioni penali*", non è volto esclusivamente alla sanzione degli scarichi, bensì costituisce la norma sanzionatoria per tutta la Sezione II della Parte III del TUA, ovvero "*Tutela delle acque dall'inquinamento*".

La fumosità del fatto tipico *ivi* descritto, trascina con sé i dubbi interpretativi riportati *supra* (vedi 3.1.2, 3.1.4). Secondo una lettura più recente, in ragione del

---

<sup>183</sup> Dopotutto, sarebbe giusto ricordare che nella versione italiana dei testi delle convenzioni in materia sia il termine *dumping* sia il termine *discharging* vengono indistintamente tradotti con la parola *scarico*.

mancato riferimento *esplicito* alle convenzioni internazionali cui la norma si riferisce, la stessa non soddisfa il principio di precisione, e, quindi, il principio di legalità: in ultima analisi ciò comporterebbe una “*disagevole conoscibilità del precetto penale*”<sup>184</sup>.

Volendo però dar adito a quello che sembra essere l'orientamento maggioritario<sup>185</sup>, probabilmente favorito anche dalla non trasposizione del comma 11 *bis* del d. lgs. 152/1999 (che, si ricorderà, conteneva un più esplicito riferimento ai rifiuti), la norma sanzionerebbe invece il *discharging*. Si rende quindi necessario risolvere il contrasto tra la sanzione in oggetto e le *Disposizioni per la difesa del mare*, poi sostituite nella parte sanzionatoria dal d. lgs. 202/2007 (di cui si tratterà nel prossimo Capitolo, 3.1.6).

La sanzione disposta dall'art. 137 comma 13 T.U.A. prevede la pena alternativa dell'arresto e dell'ammenda da due mesi a due anni; non sono previste sanzioni accessorie, come invece sia nelle *Disposizioni per la difesa del mare*, sia nel Decreto 202/2007. Ulteriore differenza dal punto di vista sanzionatorio è il fatto che non sia obblazionabile.

Nel testo del comma 13 è poi previsto un singolare caso di esimente o di “*esclusione della tipicità*”<sup>186</sup> che ha lasciato a dir poco perplessa la dottrina<sup>187</sup>, per la previsione di una scriminante che operi nel caso in cui il fatto inquinante, vietato in maniera assoluta salva la presenza di una autorizzazione, non venga *rapidamente* reso innocuo dai processi “*fisici, chimici e biologici che si verificano naturalmente in mare*”. Una tale formulazione escluderebbe però dal novero delle condotte

---

<sup>184</sup> C. RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, III ed., Torino, 2015, pag. 96.

<sup>185</sup> C. RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, III ed., Torino, 2015, pagg. 96-99; R. SALOMONE “*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*” in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pagg. 325-327 e segg.

<sup>186</sup> C. RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, III ed., Torino, 2015, pag. 97.

<sup>187</sup> *Sub art. 137 comma 13 TUA*, L. BISORI “*Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali*”, (a cura di) F. GIUNTA, Padova, 2007, pag. 90-91: “[...] A fronte di una previsione generale di divieto di scarico di sostanze la cui pericolosità sia scientificamente acquisita in linea astratta, così da determinarne l'inserimento negli elenchi internazionalmente accettati, la disposizione limita l'efficacia di quella presunzione *iuris tantum* di pericolosità mediante la previsione di una speciale esimente o comunque di un'area di atipicità, fondata sul duplice requisito della *non nocività* dello sversamento (in ragione della sua esiguità quantitativa e della conseguente rapidità della *innocuizzazione naturale* che si verifica in mare), e della esistenza di una *previa autorizzazione* allo scarico [...]”.

incriminate le c.d. *microviolazioni*<sup>188</sup>, ovvero quelle violazioni che potrebbero essere considerate lesive del bene giuridico solo quando considerate nel loro complesso<sup>189</sup>.

### 3.1.6 Il d. lgs. 202/2007

#### **3.1.6.1 Il d. lgs. 202/2007: una nuova norma penale di derivazione europea finalizzata alla repressione degli scarichi marini provenienti dalle navi**

Il Decreto 202/2007 è stato emanato a recepimento del combinato disposto della Direttiva 2005/35 CEE e della Decisione Quadro del 2005/667 GAI<sup>190</sup>, poi annullata per intero (poco dopo l'emanazione del Decreto *de quo*; in merito alle fonti europee, ed in particolare l'intervento del 2005, si vedano *supra* i Paragrafi 2.2.5.3 e 2.2.5.4).

Le sanzioni per le persone fisiche sono state esplicitamente modellate sulla base della Decisione Quadro poi annullata<sup>191</sup>, pur soddisfacendo il dettato europeo solamente in parte<sup>192</sup>: ciò non dovrebbe portare a nessuna conseguenza, considerato che la Decisione non produce più alcun effetto, e che la rimanente Direttiva 2005/35 CEE si limita a disporre che le sanzioni siano “*efficaci, proporzionate, dissuasive*”, rinviando poi alla Decisione Quadro<sup>193</sup>.

Per quanto riguarda invece la Direttiva 2009/123 CE, l'atto di recepimento<sup>194</sup> non ha portato con sé modifiche al Decreto 202/2007. Dall'altro lato tramite lo

---

<sup>188</sup> C. RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, III ed., Torino, 2015, pag. 97.

<sup>189</sup> D. PULITANÒ, *Diritto penale*, Torino, 2013, V edizione, pag. 215.

<sup>190</sup> 3° Considerando del d. lgs. 202/2007.

<sup>191</sup> “[...] che comprendono, almeno per i casi gravi, sanzioni penali privative della libertà di durata massima compresa tra almeno uno e tre anni” art. 4 comma 1 Decisione Quadro 2005/667 GAI; “*In casi di minore gravità, in cui l'atto commesso non produce danni alla qualità dell'acqua, uno Stato membro può prevedere sanzioni di natura diversa da quelle stabilite al paragrafo 1*” (comma 2).

<sup>191</sup> Se le sanzioni previste dalla normativa europea sono soddisfatte per quanto riguarda i casi meno gravi, le ipotesi più gravi caratterizzate da una matrice dolosa, ovvero quelle che previste dai commi 4 e 5, non raggiungono nel massimo edittale la severità demandata dalla fonte europea.

<sup>192</sup> Se le sanzioni previste dalla normativa europea sono soddisfatte per quanto riguarda i casi meno gravi, le ipotesi più gravi caratterizzate da una matrice dolosa, ovvero quelle che previste dai commi 4 e 5, non raggiungono nel massimo edittale la severità demandata dalla fonte europea.

<sup>193</sup> Vedi *infra* Paragrafi 2.2.5.3, 2.2.5.4.

<sup>194</sup> Il d. lgs. n. 131 del 7 luglio 2011.

stesso atto di recepimento sono però finalmente state introdotte<sup>195</sup> le sanzioni per violazioni ambientali volte a reprimere gli scarichi marini commesse dalle persone giuridiche, la cui normativa era contenuta esclusivamente nella Decisione Quadro 2005/667 GAI, poi annullata<sup>196</sup>.

### **3.1.6.2 Il comportamento antigiuridico ai sensi del d. lgs. 202/2007**

Il Decreto *de quo*, come si è detto, intende imporre una nuova disciplina, di matrice europea, che vada a sostituire quanto disposto dalla legge 979 del 1982, contestualmente abrogandone gli artt. 16, 17 primo comma, e 20<sup>197</sup>: tali disposizioni definivano e sanzionavano gli scarichi marini. Restano quindi all'interno delle *Disposizioni per la tutela del mare* le sanzioni per la mancata tenuta (o incorretta tenuta, vedi *supra* 3.1.3.3) dell'*Oil Record Book*, per quanto riguarda il Titolo IV, *ivi* regolamentato dal combinato disposto degli artt. 17 comma 2 e 19.

Nella novella del 2007 è sancito all'art. 5: "*Fatto salvo quanto previsto all'articolo 5, nelle aree di cui all'articolo 3, comma 1, e' vietato alle navi, senza alcuna discriminazione di nazionalità, versare in mare le sostanze inquinanti di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b)*"<sup>198</sup>, o causare lo sversamento di dette sostanze".

L'art. 3 comma 1 detta l'ambito dell'applicazione territoriale del Decreto 202/2007: "*Le disposizioni del presente decreto si applicano agli scarichi in mare delle sostanze inquinanti di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), provenienti dalle navi battenti qualsiasi bandiera effettuati: a) nelle acque interne, compresi i porti, nella misura in cui e' applicabile il regime previsto dalla Convenzione Marpol 73/78; b) nelle acque territoriali; c) negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale e soggetti al regime di passaggio di transito, come specificato nella parte III, sezione 2, della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare; d) nella zona economica esclusiva o in una zona equivalente istituita ai sensi del diritto internazionale e nazionale; e) in alto mare*".

Al di là dell'esplicito richiamo di cui al punto c), appare chiara l'impronta della CNUDM dal punto di vista giurisdizionale (di cui in questo scritto si è introdotta la rilevanza *in subjecta materia* al Par. 2.1.5, e si dirà più diffusamente nel Capitolo dedicato *ad hoc* alla Giurisdizione, vedi *infra* Cap. 5).

---

<sup>195</sup> L'art. 2 del d. lgs. 131 del 7 luglio 2001 introduce le sanzioni per violazioni ambientali delle persone giuridiche agli artt. 25 *decies* e *undicies* del d. lgs. 231/2001.

<sup>196</sup> V. *supra* Par. 2.2.5.4.

<sup>197</sup> In base a quanto disposto dall'art. 14 del d. lgs. 202/2007, "Abrogazioni".

<sup>198</sup> Vedi *supra* 3.1.6.3.

### **3.1.6.3 Il rapporto con la Convenzione MARPOL: da punto di riferimento per la definizione dei limiti oggettivi a causa di non punibilità ex lege**

Il decreto in oggetto contiene, all'art. 2, un esplicito riferimento alla Convenzione MARPOL: obiettivo del decreto è quello di vietare lo scarico in mare di "sostanze inquinanti", ovvero, ai sensi dell'art. 2 comma 1 lettera b) del d. lgs. 202/2007, "*le sostanze inserite nell'allegato I (idrocarburi) e nell'allegato II (sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa) alla Convenzione Marpol 73/78, come richiamate nell'elenco di cui all'allegato A alla legge 31 dicembre 1982, n. 979 [...]*". L'aver circoscritto l'azione del Decreto del 2007 ai soli Allegati I e II, sebbene fossero di fresca adesione il Protocollo del 1997 e l'Allegato VI<sup>199</sup>, si può spiegare col fatto che solamente gli Annessi I e II sono obbligatori. Una ulteriore spiegazione la si può ricavare dal fatto che solo gli Annessi I e II disciplinano gli scarichi (in senso stretto: le altre sostanze oggetto di normativa MARPOL, saranno quindi sanzionate dalla normativa sui rifiuti e sulle emissioni contenuta nel T.U.A., di cui si dirà *infra* ai Par. 3.2 e 3.4).

La definizione di scarico è fornita all'art. 2 comma 1 lettera c): "*ogni immissione in mare comunque proveniente da una nave di cui all'articolo 2 della Convenzione Marpol 73/78*"; si ricorderà che ai sensi dell'art. 2 della MARPOL "*discharge[...] means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying*" (vedi *supra* 2.1.3.1). Alla luce di questo espresso rinvio al testo convenzionale, appare sin dalle prime battute chiaro come il legislatore si proponga di reprimere ogni tipo di inquinamento proveniente dalle navi, sia esso avvenuto volontariamente, a seguito di un guasto oppure, trattandosi di una elencazione aperta, anche di un naufragio.

All'art. 5 del d. lgs. 202/2007 "*Deroghe*" venivano *ex lege* inserite quelle cause di liceità nascenti dai limiti dettati dalla MARPOL in materia di scarico che già si erano affermate in via giurisprudenziale nei confronti delle sanzioni dettate dalle *Disposizioni per la tutela del mare*<sup>200</sup>. All'art. 5 infatti si legge: "1) *Lo scarico di sostanze inquinanti di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), in una delle aree di cui all'articolo 3, comma 1, e' consentito se effettuato nel rispetto delle condizioni di cui all'allegato I, norme 15, 34, 4.1 o 4.3 o all'allegato II, norme 13, 3.1 o 3.3 della Convenzione Marpol 73/78* 2) *Lo scarico di sostanze inquinanti di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), nelle aree di cui all'articolo 3, comma 1, lettere c), d) ed e), e'*

---

<sup>199</sup> Cui è stata data esecuzione con la legge n. 57 del 6 febbraio 2006.

<sup>200</sup> Vedi *supra* 3.1.3.2.

*consentito al proprietario, al comandante o all'equipaggio posto sotto la responsabilità di quest'ultimo, se effettuato nel rispetto delle condizioni di cui all'allegato I, norma 4.2, o all'allegato II, norma 3.2 della Convenzione Marpol 73/78".*

Lo scarico, ai sensi della MARPOL Annessi I e II, sarà quindi sanzionato<sup>201</sup>, a meno che non soddisfi determinate condizioni; per effettuare uno scarico non punibile *ex lege* ai sensi della Convenzione MARPOL, così come richiamata dal d. lgs. 202/2007, per quanto riguarda le sostanze idrocarburiche di cui all'Allegato I, bisogna che:

- la nave proceda in rotta e sia dotata di un separatore di acque oleose che garantisca che lo scarico non ecceda le 15 ppm; inoltre il residuo oleoso non deve originare dalla sentina della sala di pompaggio di carico (sulle petroliere) ed il residuo oleoso nelle *oil tankers* non deve essere contaminato da residui di carico (Norma 15 Annesso I MARPOL<sup>202</sup>);
- la nave cisterna non sia in un'area speciale e proceda in rotta a più di 50 miglia dalla costa; lo scarico non può eccedere i 30 litri per miglio marino; inoltre per quanto riguarda le petroliere la cui costruzione è terminata entro il 31 dicembre 1979 lo scarico complessivo non può eccedere l'1/15.000 del carico calcolato sulla base del carico che ha generato il residuo; per quanto riguarda le petroliere di più recente costruzione non può eccedere l'1/30.000 (Norma 34 Annesso I MARPOL);

Condizioni in base alle quali gli scarichi delle sostanze di cui all'Annesso II sono leciti ai sensi dell'art. 5 comma 1 del d. lgs. 202/2007:

- per la pulizia di una cisterna o di una *ballast tank*, queste devono essere riempite completamente di acqua secondo la Norma 13.1 Annesso II;
- la nave deve procedere *en route*, alla velocità di almeno 7 nodi (o 4 nodi nel caso in cui la nave non sia *self-propelled*); lo scarico deve essere effettuato al di sotto della linea di galleggiamento in acque la

---

<sup>201</sup> Art. 4 comma 1 MARPOL "Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs [...]"

<sup>202</sup> Tale norma peraltro si riferisce alle (più severe) condizioni in ragione delle quali è lecito lo scarico nelle Aree c.d. speciali, di cui il Mediterraneo è parte (vedi *supra* nota 69 al Par. 2.1.3.2)

cui profondità è di *almeno* 25 metri, a non meno di 12 miglia nautiche dalla costa più vicina (Norma 13.2.1);

- sono poi previste indicazioni sul lavaggio e la ventilazione delle cisterne (Norma 13.3, 13.4, Appendici A6, A7 Allegato II MARPOL), sulla possibilità di utilizzare solventi per il lavaggio delle cisterne (Norma 13.5 Allegato II), sulla pulizia da contaminazione da parte di determinate sostanze (Norme 13.6, 13.7 Allegato II); è poi sancito un divieto assoluto di scarico nel Mare Antartico (Norma 13.8 MARPOL);

È lecito lo scarico effettuato per preservare la sicurezza della nave o della vita in mare (Norma 4.1, Annesso I, Norma 3.1 Annesso II), oppure per combattere o ridurre l'inquinamento marino (Norma 4.3, Annesso I, Norma 3.3 Annesso II).

È poi previsto che lo *spill* di sostanze idrocarburiche di cui all'Annesso I derivante dal danneggiamento di una nave o del suo equipaggiamento, avvenuto negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale e soggetti al regime di passaggio di transito, nella Zona Economica esclusiva ed in alto mare (art. 3 comma 1 lett. c), d), e) d. lgs. 202/2007) non sia punibile ai sensi dell'art. 5 comma 2 del d. lgs. 202/2007 quando:

- a) sia provato che siano state prese tutte le misure per prevenire o minimizzare lo scarico dopo che si sia verificato o si sia venuti a conoscenza del malfunzionamento o del danno (Norma 4.2.1 Allegato I);
- b) venga dimostrato che il comandante o l'armatore non abbiano agito in maniera negligente o con l'intento di causare il danno; oppure ancora che gli stessi non fossero a conoscenza del fatto che il danno potesse presumibilmente verificarsi (Norma 4.2.2 Allegato I);

Sono previste le medesime condizioni di non punibilità per lo sversamento delle sostanze di cui all'Annesso II verificatosi nelle aree di cui all'art. 3 comma 1 lettere c), d), e).

### **3.1.6.4 Sanzioni**

Sono poi graduate sanzioni di differente severità a seconda che le violazioni siano state commesse con dolo (art. 8) o colpa (art. 9).

All'art. 8 "*Inquinamento doloso*" si legge: "*1) Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il Comandante di una nave, battente qualsiasi bandiera, nonché i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con il loro concorso, che dolosamente violano le disposizioni dell'art. 4 sono puniti con l'arresto da sei mesi a due anni e con l'ammenda da euro*



10.000 ad euro 50.000. 2) Se la violazione di cui al comma 1 causa danni permanenti o, comunque, di particolare gravità, alla qualità delle acque, a specie animali o vegetali o a parti di queste, si applica l'arresto da uno a tre anni e l'ammenda da euro 10.000 ad euro 80.000. 3) Il danno si considera di particolare gravità quando l'eliminazione delle sue conseguenze risulta di particolare complessità sotto il profilo tecnico, ovvero particolarmente onerosa o conseguibile solo con provvedimenti eccezionali<sup>203</sup>».

Dal punto di vista soggettivo, si presenta come un reato proprio. Vengono tuttavia esplicitamente inclusi nel novero dei soggetti, a differenza di quanto previsto ai sensi delle previgenti *Disposizioni per la difesa del mare*, anche i membri dell'equipaggio, tra cui sono compresi gli ufficiali (che già in via giurisprudenziale sarebbero stati penalmente perseguibili sussistendone le condizioni, vedi *infra* Par. 4.2)<sup>204</sup>.

Ora, a dispetto della volontà del legislatore di inasprire la disciplina ampliando il novero dei soggetti, può sembrare difficile fondare l'elemento psicologico del dolo nei confronti di un membro dell'equipaggio che non sia un ufficiale, in particolare quando esiste una soglia di non punibilità come quella creata dalla MARPOL di così difficile comprensione: perché ciò sia vero infatti, dovrebbe essere chiaro nell'ordine impartito l'intento di inquinare, anche in maniera implicita (come a seguito dell'ordine di scaricare in mare tutto il petrolio); altra ipotesi, sempre poco verosimile, è che il membro dell'equipaggio voglia, consapevolmente ed in maniera autonoma, compiere un atto inquinante.

Altri soggetti inclusi nell'elencazione sono l'armatore ed il proprietario: l'esigenza di reprimere tali condotte, in particolare quando di matrice dolosa, può spiegarsi con l'opportunità di non rispettare le corrette procedure di lavaggio al fine di ottenere un risparmio di tempo (e denaro). Ciò tuttavia era possibile anche prima dell'espressa introduzione di questa previsione in applicazione dei principi generali

---

<sup>203</sup> L'aggravante di cui al comma 3, così formulata, come si vedrà più avanti al Cap. 3.3 (ed in particolare al Par. 3.3.2) è molto simile alla formulazione dell'art. 452 quater, comma 1 punti 1) e 2): "Costituiscono disastro ambientale alternativamente: 1) l'alterazione irreversibile dell'equilibrio di un Ecosistema 2) l'alterazione dell'equilibrio di un ecosistema la cui eliminazione risulti particolarmente onerosa e conseguibile solo con provvedimenti eccezionali"; del rapporto tra l'aggravante di cui all'art. 8 ed il fatto tipico sanzionato nel nuovo reato di *Disastro ambientale* si dirà *infra* nel Capitolo 3.3.

<sup>204</sup> Per la disamina dei soggetti a bordo di una nave, e la relativa posizione di responsabilità, si veda *infra* Cap. 4.

dettati in tema di concorso dell'*extraneus* nel reato proprio (dagli artt. 110 e/o 113 c.p.)<sup>205</sup>.

Al comma 1) rappresenta una superflua precisazione l'assunto "*battente qualsiasi bandiera*"; ciò è dovuto presumibilmente dal fatto che, storicamente, una nave è considerata territorio dello Stato di cui batte bandiera: ciò è vero anche alla base ai criteri giurisdizionali presenti nel codice penale. Sin d'ora è d'uopo tuttavia precisare che le sopraggiunte convenzioni internazionali hanno dettato diversi e più flessibili criteri (in merito a ciò si è accennato *supra* al Paragrafo 2.1.5 e si dirà più diffusamente *infra* nel Capitolo dedicato alla *Giurisdizione*, Cap. 5).

Dal punto di vista sanzionatorio in senso stretto, si tratta di una contravvenzione che prevede la pena *cumulativa* dell'arresto da sei mesi a due anni e dell'ammenda da 10.000 a 50.000 euro; rispetto al trattamento previsto nelle *Disposizioni per la difesa del mare*, è sancito con il Decreto 202/2007 un livello sanzionatorio più elevato, pur mantenendo l'impronta contravvenzionale: infatti precedentemente era prevista, all'ipotesi dolosa contenuta nel primo comma dell'art. 20 della legge 979/1982, la pena *alternativa* dell'arresto (da due mesi a due anni) e ammenda (da 500.000 a 10.000.000 di lire). A fronte di tale inasprimento non è più possibile estinguere il reato tramite oblazione.

Ai commi 2 e 3 dell'art. 8 è poi sancita una aggravante speciale, che prevede la pena *cumulativa* dell'arresto da uno a tre anni e l'ammenda da 10.000 a 80.000 da applicarsi nel caso in cui l'evento inquinante abbia causato danni permanenti, o comunque di rilevante gravità, alla qualità delle acque oppure alla fauna o flora marine: il verificarsi di queste condizioni deve essere accertato mediante l'esperimento di esami tecnici, come l'analisi chimica del fondale marino e dell'acqua, della fauna marina, in particolare tramite la pesca a scopo di analisi. Con il comma 3 dell'art. 8 il legislatore parametrizza il danno di particolare gravità con la difficoltà nell'eliminare le conseguenze dell'inquinamento, oppure che sia particolarmente oneroso sotto il profilo economico oppure, ancora, richieda per la bonifica provvedimenti eccezionali.

Richiederà un approfondimento, cui per ora si rinvia al Capitolo 3.3 sui *Nuovi Ecoreati*, il rapporto tra le ipotesi contenute nel d. lgs. 202/2007, in particolare nelle fattispecie aggravate, e le nuove più gravi disposizioni inserite al Titolo VI *bis* del codice penale: un tale dubbio applicativo già era chiaro per il legislatore del 2007, il

---

<sup>205</sup> C. FUMAGALLI, Tribunale di Livorno 5 maggio 2009, Nave "Venezia D", in *Giurisprudenza italiana*, vol. IV, 2009, pag. 310.

quale ha inserito nell'*incipit* degli artt. 8 e 9 la locuzione "*salvo che il fatto costituisca più grave reato [...]*", pur in riferimento alla previgente disciplina<sup>206</sup>.

Nel d. lgs. 202/2007 le ipotesi colpose vanno ricondotte, diversamente al sistema precedente, ad una previsione *ex se*, contenuta nell'art. 9, *Inquinamento colposo*: "1) *Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il Comandante di una nave, battente qualsiasi bandiera, nonché i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con la loro cooperazione, che violano per colpa le disposizioni dell'art. 4, sono puniti con l'ammenda da euro 10.000 ad euro 30.000. 2) Se la violazione di cui al comma 1 causa danni permanenti o, comunque, di particolare gravità, alla qualità delle acque, a specie animali o vegetali o a parti di queste, si applica l'arresto da sei mesi a due anni e l'ammenda da euro 10.000 ad euro 30.000. 3) Il danno si considera di particolare gravità quando l'eliminazione delle sue conseguenze risulta di particolare complessità sotto il profilo tecnico, ovvero particolarmente onerosa o conseguibile solo con provvedimenti eccezionali*".

Come si noterà, la sanzione nella formulazione colposa ricalca quanto disposto all'art. 8 del decreto *de quo*, proponendo il medesimo quadro soggettivo dell'articolo che la precede.

La previsione della sola ammenda e della pena alternativa di arresto e ammenda per le ipotesi aggravate ne rendono decisamente più lieve il trattamento sanzionatorio, con l'effetto di caducare l'efficacia delle sanzioni accessorie (riguardo le quali si dirà *infra* al Par. seguente 3.1.6.5) alla luce della possibilità di ricorrere all'oblazione.

Bisogna tuttavia ricordare che è sempre fatta salva la possibilità del giudice di impedire l'accesso all'oblazione in ragione della gravità del fatto o della permanenza di conseguenze dannose o pericolose derivanti dal reato eliminabili dal contravventore (art. 162 *bis* c.p.); alla luce di ciò, il rito dell'oblazione sembrerebbe essere incompatibile, almeno in via teorica, con la contestazione dell'ipotesi in forma aggravata. Allo stesso tempo, l'oggettiva ineliminabilità degli effetti inquinanti da parte del contravventore (in particolare del comandante della nave) potrebbe, come già rilevato *supra* al Par. 3.1.3.3, ingiustificatamente agevolare l'accesso al rito.

---

<sup>206</sup> Costituiva *più grave reato*, ai sensi della previgente disciplina il c.d. *Disastro innominato*; in merito alla disciplina che costituisce ad oggi *più grave reato* ed al rapporto della stessa con la normativa qui esaminata si dirà più avanti al Cap. 3.3.

Ai commi 2 e 3 è poi prevista la stessa aggravante speciale, da contestarsi nel caso in cui l'eliminazione degli effetti dannosi risulti particolarmente complessa od onerosa.

L'inquinamento colposo può sanzionare un ampio ventaglio di fatti tipici, come lo *spill* conseguente da naufragio, il guasto meccanico dovuto (ad esempio) ad incuria nella manutenzione, l'errore umano...

### **3.1.6.5 Pene accessorie**

All'art. 10, intitolato *Pene accessorie*, è previsto che: *“Al Comandante e ai membri dell'equipaggio iscritti nelle matricole della gente di mare tenute dalla competente autorità marittima, condannati per il reato di cui all'art. 8 si applica la pena accessoria della sospensione del titolo professionale di durata, comunque, non inferiore ad un anno, ai sensi dell'art. 1083 del Codice della Navigazione<sup>207</sup>”*.

La previsione di un *minimum* di un anno di interdizione, rende il trattamento più severo rispetto al previgente art. 20 della legge 979/1982, che, non prevedendo alcunché *in parte qua*, veniva regolato dall'art. 1083 del Codice della Navigazione (e quindi la durata della sanzione dell'interdizione, nel minimo, era di 15 giorni).

Se la pena accessoria dell'interdizione viene applicata solo per l'ipotesi dolosa, la sanzione contenuta nell'art. 11 colpisce anche i fatti commessi con colpa: *“Al Comandante e ai membri dell'equipaggio condannati per i reati di cui agli articoli 8 e 9 e' inibito l'attracco ai porti italiani per un periodo comunque non inferiore ad un anno, commisurato alla gravità del reato commesso, da determinarsi con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare”*.

---

<sup>207</sup> Commi 3, 4, 5, 6 dell'art. 1083 del Codice della Navigazione: “3) La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna o aeronautici priva il condannato del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 134 e 734, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni. 4) La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna priva il condannato del diritto di esercitare la professione, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni 5) La durata di tali pene, quando nei singoli casi non sia espressamente determinata dalla legge, è uguale a quella della pena principale inflitta o che dovrebbe scontarsi, nel caso di conversione per insolvibilità del condannato. Tuttavia, in nessun caso essa può oltrepassare il limite minimo e quello massimo stabiliti per ciascuna specie di pena accessoria. 6) Alle pene accessorie dell'interdizione e della sospensione previste nel presente articolo si applicano rispettivamente le disposizioni relative alla interdizione da una professione e alla sospensione dall'esercizio di una professione”.

Nei confronti di questa disposizione la dottrina<sup>208</sup> ha sollevato qualche perplessità in ragione del fatto che solo l'art. 10 è rubricato "*pene accessorie*": come evidenziato, è vero che l'unico limite all'introduzione di una pena accessoria è costituito dalla forma che questa deve avere, ovvero quella della legge statale; allo stesso tempo non vi sarebbe ragione di non ricomprendere l'art. 11, se non altro per la disparità di trattamento che ne conseguirebbe in ottica di evitare l'applicazione delle sole pene accessorie, e non delle sanzioni amministrative accessorie, con l'accesso ai riti alternativi dell'oblazione e del patteggiamento.

#### **3.1.6.6 Rapporto con la sanzione di cui all'art. 137 comma 13 T.U.A.**

La dottrina maggioritaria, sostenitrice della lettura della disposizione di cui all'art. 137 comma 13 T.U.A. come intesa a punire il *discharging*, ha rilevato l'antinomia tra quest'ultima disposizione e quanto contenuto nel d. lgs. 202/2007.

Una tale interferenza si poteva risolvere o nel senso di abrogazione della legge precedente (quella del Testo Unico Ambiente del 2006) ad opera del Decreto in esame, oppure in ottica di una specialità della prima, la quale contiene una disciplina più particolareggiata, come i requisiti della autorizzazione e della innocuizzazione<sup>209</sup>.

Sembra però difficile vedere un rapporto di specialità che si possa risolvere in favore della disposizione dell'art. 137 T.U.A. e non viceversa, se non altro per l'espresso richiamo agli Annessi I e II operato dall'art. 2 comma 1 lett. b) del d. lgs. 202/2007. Alla luce della specialità (per l'oggetto) della previsione *de qua*, si potrebbe quindi affermare invece una supremazia *anche* per specialità del decreto del 2007, se non altro limitatamente alle sostanze indicate negli Annessi I e II.

---

<sup>208</sup> C. FUMAGALLI, Tribunale di Livorno 5 maggio 2009, Nave "Venezia D", in *Giurisprudenza italiana*, vol. IV, 2009, pagg. 303 e segg.

<sup>209</sup> In questo senso C. RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, III ed., Torino, 2015, pag. 98.

## 3.2 I rifiuti

La grande sfida (ai nostri fini) *in subjecta materia* è rappresentata dal delineare la linea di demarcazione che esiste tra *scarichi* e *rifiuti*.

In via preliminare, bisogna dire che per rifiuti si intenderanno, in questo Capitolo, sia quelli prodotti a terra e scaricati in mare, sia quelli prodotti a bordo durante la navigazione; quest'ultimi nient'altro sono che i residui dei pasti dell'equipaggio, resti di imballaggi, acque nere e acque grigie ed ogni altro rifiuto prodotto in ragione delle necessità della vita a bordo e della navigazione. Ma anche, incontrando determinati requisiti, i residui di carico.

### 3.2.1 La nozione di rifiuto

La nozione di rifiuto costituisce il presupposto per l'applicazione della normativa<sup>210</sup>; in attuazione della Direttiva 75/442 CEE<sup>211</sup>, è rifiuto, ai sensi del Testo Unico Ambiente "*qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi*" (art. 183, comma 1, lett. a), d. lgs. 152/2006).

Si è quindi in presenza di rifiuto da un lato quando il detentore si disfa di qualcosa, smaltendola o avviandola al recupero; dall'altro lato, una tale definizione non può essere esaustiva: a senso comune è infatti proprio perché un qualcosa è un rifiuto che il detentore sceglie di disfarsene.

Alla luce di ciò, l'approccio più proficuo consisterebbe nel far prevalere la più risalente intenzione di disfarsi di qualcosa, piuttosto che il mero atto<sup>212</sup>: l'origine della definizione di rifiuto è quindi connessa alla valutazione che il detentore compie di una cosa in merito alla possibilità (o meglio, alla volontà) di effettuarne un ulteriore utilizzo.

---

<sup>210</sup> V. PAONE, "*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*" in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, Padova, 2011, pag. 334.

<sup>211</sup> Art. 1 comma 1 lett. a) della Direttiva 75/442 CEE si legge: "*qualsiasi sostanza od oggetto che rientri nelle categorie riportate nell'Allegato I e di cui il detentore si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi*".

<sup>212</sup> V. PAONE, "*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*" in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, Padova, 2011, pag. 341.

Più semplice è il caso in cui la legge obblighi il detentore a smaltire determinate sostanze, etichettandole come rifiuti.

La definizione è ampissima; i limiti all'applicazione di questa disciplina sono dettati dall'art. 185 comma 1 T.U.A., che esclude:

- a) le emissioni costituite da effluenti gassosi emessi nell'atmosfera;
- b) il terreno (in situ), inclusi il suolo contaminato non scavato e gli edifici collegati permanentemente al terreno, fermo restando quanto previsto dagli artt. 239 e ss. relativamente alla bonifica di siti contaminati;
- c) il suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, ove sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato;
- d) i rifiuti radioattivi;
- e) i materiali esplosivi in disuso;
- f) le materie fecali, materia vegetale, agricolo e forestale naturale non pericoloso utilizzati in agricoltura, nella selvicoltura o per la produzione di energia da tale biomassa mediante processi o metodi che non danneggiano l'ambiente né mettono in pericolo la salute umana.

Sono poi esclusi dall'ambito di applicazione della Parte Quarta del Testo Unico Ambiente, in quanto regolate da altre disposizioni:

- a) le acque di scarico;
- b) i sottoprodotti di origine animale, compresi i prodotti trasformati, contemplati dal regolamento (CE) n. 1774/2002, eccetto quelli destinati all'incenerimento, allo smaltimento in discarica o all'utilizzo in un impianto di produzione di biogas o di compostaggio;
- c) le carcasse di animali morti per cause diverse dalla macellazione, compresi gli animali abbattuti per eradicare epizoozie, e smaltite in conformità del regolamento (CE) n. 1774/2002;
- d) i rifiuti risultanti dalla prospezione, dall'estrazione, dal trattamento, dall'ammasso di risorse minerali o dallo sfruttamento delle cave, di cui al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 117.

In ultima analisi rifiuto può essere una cosa qualsiasi, in qualsiasi forma (anche liquida), che non sia definito e regolato da diversa normativa e di cui il detentore si voglia, debba o abbia intenzione di disfarsi.

Le svariate tipologie di rifiuto vengono poi distinte tramite un codice a sei cifre, secondo quanto stabilito nel Catalogo Europeo dei Rifiuti (c.d. CER), riprodotto nell'allegato D alla Parte IV sui Rifiuti del T.U.A.; ulteriore specificazione in merito alla pericolosità o meno del rifiuto viene fornita all'art. 183 lett. *b* del T.U.A: è

pericoloso quel “rifiuto che presenta una o più caratteristiche di cui all'Allegato I della Parte quarta”.

L'Allegato I contiene un elenco di 15 categorie, identificate da un codice alfanumerico, che, se assimilabili alle caratteristiche del rifiuto, possono fargli valere la qualifica di “pericoloso”: le categorie consistono in una elencazione di attributi della sostanza indicanti ad esempio la nocività (H5<sup>213</sup>), la tossicità (H6<sup>214</sup>), la ecotossicità (H15<sup>215</sup>), la combustibilità (H2) o ancora il fatto che sia facilmente infiammabile (H3).

### **3.2.1.1 Il sottoprodotto**

In aggiunta alle surriportate condizioni che escludono la qualificabilità di una sostanza come rifiuto, vi è la presenza di una ulteriore e più ampia categoria: quella dei sottoprodotti.

Il sottoprodotto implica la cessazione della qualificazione di rifiuto con la trasformazione dello stesso, a seguito di una lavorazione, in altra sostanza, ora utile. È sottoprodotto, ai sensi dell'art. 183 lett qq) T.U.A. “qualsiasi sostanza od oggetto che soddisfa le condizioni di cui all'art. 184 bis comma 1, o che rispetta i criteri stabiliti in base all'art. 184 bis comma 2”.

All'art. 184 bis comma 1 T.U.A. si legge:

“1. È un sottoprodotto e non un rifiuto ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera a), qualsiasi sostanza od oggetto che soddisfa tutte le seguenti condizioni:

- a) la sostanza o l'oggetto è originato da un processo di produzione, di cui costituisce parte integrante, e il cui scopo primario non è la produzione di tale sostanza od oggetto;
- b) è certo che la sostanza o l'oggetto sarà utilizzato, nel corso dello stesso o di un successivo processo di produzione o di utilizzazione, da parte del produttore o di terzi;

---

<sup>213</sup> “Nocivo: sostanze e preparati che, per inalazione, ingestione o penetrazione cutanea, possono comportare rischi per la salute di gravità limitata” (così come definito nell'Allegato I alla Parte IV del T.U.A.).

<sup>214</sup> “Tossico: sostanze e preparati (comprese le sostanze e i preparati molto tossici) che, per inalazione, ingestione o penetrazione cutanea, possono comportare rischi per la salute gravi, acuti o cronici e anche la morte” (così come definito nell'Allegato I alla Parte IV del T.U.A.).

<sup>215</sup> “Ecotossico: sostanze e preparati che presentano o possono presentare rischi immediati o differiti per uno o più settori dell'ambiente” (così come definito nell'Allegato I alla Parte IV del T.U.A.).



- c) *la sostanza o l'oggetto può essere utilizzato direttamente senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale;*
- d) *l'ulteriore utilizzo è legale, ossia la sostanza o l'oggetto soddisfa, per l'utilizzo specifico, tutti i requisiti pertinenti riguardanti i prodotti e la protezione della salute e dell'ambiente e non porterà a impatti complessivi negativi sull'ambiente o la salute umana."*

### 3.2.2 I rifiuti delle navi

#### **3.2.2.1 I Rifiuti nella Convenzione MARPOL**

La disciplina sui rifiuti nella Convenzione MARPOL è inserita, come si è detto nel Capitolo 2 sulle Fonti<sup>216</sup>, nell'Allegato V della Convenzione stessa. L'allegato in oggetto è stato il penultimo ad essere emanato, entrando in vigore il 31 dicembre 1988; la MARPOL e le successive modificazioni (compresi gli Allegati di più recente introduzione) sono state ratificate in Italia con la legge 29 settembre 1980, n. 662.

I rifiuti *ivi* disciplinati sono ovviamente quelli prodotti dalle navi durante la navigazione: si tratta del c.d. *garbage*, ovvero: “[...] *all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention*” (art. 1 comma 1 punto 1 Annesso V).

Una tale definizione va letta alla luce dei principi generali della Convenzione *de qua*: si ricordi sempre che la MARPOL è finalizzata a disciplinare tutti gli aspetti “operativi” del funzionamento della nave e, così per i rifiuti così come per le sostanze disciplinate negli altri Annessi, è volta a disciplinare il c.d. *discharging*.

Il rifiuti hanno successivamente guadagnato nel testo della MARPOL una maggiore importanza, a partire dalla decisione del 2006 del *Marine Environmental Protection Committee* (MPEC), riunito alla sua 55esima sessione, di creare un comitato permanente al fine di rivedere il testo dell'Annesso V della MARPOL. Il risultato dei lavori è stato poi presentato nel 2010 alla 61esima sessione del MPEC; la proposta quadro di revisione dell'Annesso V è stata poi adottata durante la 61esima sessione del MPEC con la risoluzione MPEC.201(62), poi entrata in vigore l'1 gennaio del 2013.

---

<sup>216</sup> Si veda in particolare il Par. 2.1.3.2.

A seguito di questo intervento è stato modificato il testo dell'art. 1 Annesso V; ora si legge una definizione di *garbage* assai più estesa rispetto alla precedente: "*Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing*" (art. 1 comma 1 punto 9 Annesso V MARPOL).

Come si è anticipato, fanno quindi capolino all'interno della Convenzione, sotto la definizione di *rifiuti*, anche i residui di carico; inoltre vengono disciplinate in maniera più specifica anche altri tipi di sostanze, come i rifiuti plastici, le carcasse animali *etc.* Quindi è rifiuto ai sensi della Convenzione MARPOL:

- a) I residui di carico;
- b) *Garbage* (in senso stretto), ovvero quei rifiuti di ogni tipo (plastici, umidi, *etc.*) prodotti dall'equipaggio in ragione della vita a bordo della nave;
- c) Altro, come i rifiuti generati dall'attività di trasporto di animali vivi o attrezzatura da pesca (*fishing gear*).

Ai nostri fini, dal punto di vista oggettivo, la nozione di rifiuto non può tuttavia ridursi ai soli rifiuti prodotti dalle navi, ma deve ricomprendere il c.d. *dumping*, ovvero la discarica a mare del rifiuto prodotto a terra, regolata a livello convenzionale dalla *London Dumping Convention* del 1972<sup>217</sup>.

### **3.2.2.2 Previsioni generali in tema di Rifiuti ai sensi dell'Annesso V MARPOL**

Alla Regulation 3 dell'Annesso V MARPOL è sancito un generico divieto di scarico di ogni tipo di rifiuto, salve eccezioni; all'art. 3 dell'Annesso V, intitolato *General prohibition on discharge of garbage into the sea*, si legge: "*Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in regulations 4, 5, 6 and 7 of this Annex. 2) Except as provided in regulation 7 of this Annex, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic*

---

<sup>217</sup> Nelle Fonti *supra* al Paragrafo 2.1.4.

*fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited. 3) Except as provided in regulation 7 of this Annex, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited”.*

Le condizioni di liceità per lo scarico di rifiuti ai sensi della MARPOL soggiacciono a regole differenti a seconda che l'area in cui lo scarico sia effettuato rientri o meno di un'Area speciale; come si ricorderà<sup>218</sup>, la MARPOL riporta anche il Mediterraneo tra le c.d. Aree speciali in cui vige il divieto di discarica di rifiuti ai sensi dell'art. 1 comma 2 Annesso V MARPOL.

Un principio generale per il trattamento è poi contenuto nelle *Regulations 4* comma 3 e 6 comma 4 Annesso V MARPOL, che sanciscono che, nel caso in cui una sostanza venga contaminata da una diversa sostanza che viene regolamentata in maniera più severa, si applicheranno le disposizioni sul trattamento di quest'ultima.

### **3.2.2.3 Impianti di collettamento MARPOL e Garbage record book**

Non manca all'interno della MARPOL un non esplicito riferimento alle strutture di collettamento già sancite in Europa dalla Direttiva 2000/59 CE<sup>219</sup>, recepito poi dal d.lgs. 182/2003<sup>220</sup>; alla Regulation 8 Annesso V MARPOL, intitolato *Reception facilities* infatti si legge:

1. *Each Party undertakes to ensure the provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of garbage without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.*
2. *Each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.*
3. *Reception facilities within special areas*
  - I. *Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that as soon as possible, in all ports and terminals within the special area, adequate reception facilities are provided, taking into account the needs of ships operating in these areas.*
  - II. *Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph 3.1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 6 of this Annex in respect of the*

---

<sup>218</sup> Vedi nota 70, Par.2.1.3.2.

<sup>219</sup> Vedi *supra* 2.2.3.

<sup>220</sup> Vedi *infra* Paragrafo 3.2.6.

*area in question are to take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date. Until the date so established, ships that are navigating in a special area shall comply with the requirements of regulation 4 of this Annex as regards discharges outside special areas.*

È poi fatto obbligo alla *Regulation* dell'Annesso V di tenere il c.d. *Garbage record book*, un documento atto a registrare (così com'era nell'Annesso I per l'*Oil record book*) la quantità di rifiuti detenuti, la quantità di rifiuti conferiti e la quantità di rifiuti detenuti, classificati secondo i vari tipi di rifiuti disciplinati dalla MARPOL<sup>221</sup>, seguendo un codice identificativo alfabetico.

#### **3.2.2.4 Il residuo di carico: una sostanza in bilico tra rifiuto liquido, scarico (e sottoprodotto)**

I residui di carico, costituiti nella loro formulazione più nociva dalle c.d. *slops* o *morchie*, sono, come si è anticipato<sup>222</sup>, il risultato di scarto dell'attività di trasporto di idrocarburi: si tratta di un sedimento catramoso che residua al termine del lavaggio delle cisterne.

Ora, come si è visto, esiste all'Annesso I una disciplina finalizzata a regolamentare gli scarichi delle navi, corredata da sanzioni penali<sup>223</sup>, di derivazione nazionale e comunitaria<sup>224</sup>, atte a reprimere eventuali violazioni. Si ricorderà anche la nozione di scarico, in particolare nella peculiare formulazione di scarico marino: si è infatti, al Paragrafo 3.1.1, effettuato un parallelismo tra lo scarico industriale, il c.d. *refluo*, e lo scarico della nave; si è quindi accostata la produzione industriale al normale funzionamento di una nave, in ispecie di una petroliera.

Non tutti i residui però possono essere smaltiti tramite scarico: esiste infatti l'obbligo, nei confronti del comandante di una nave, di conferire gli *slops* negli impianti di collettamento portuali ai sensi del d. lgs. 182/2003<sup>225</sup>, varato in

---

<sup>221</sup> Ovvero "A Plastics B Food wastes C Domestic Wastes D Cooking Oil E Incinerator ashes F Operational wastes G Cargo residues H Animal Carcass(es) I Fishing Gear" (Punto 3 dell'Appendice intitolata *Form of garbage record book*, Annesso V MARPOL).

<sup>222</sup> Vedi *supra* Paragrafi 1.3.1 e 3.1.

<sup>223</sup> Di cui si è parlato nel Capitolo 3.1.

<sup>224</sup> Si vedano i Capitoli 2.2, in particolare il Par. 2.2.5.3, e 3.1.

<sup>225</sup> Si veda *supra* 3.2.6 *Sanzioni amministrative*.

attuazione della Direttiva 2000/59 CE<sup>226</sup>; il decreto *de quo* ottempera agli obblighi in capo agli Stati di predisporre impianti di collettamento di rifiuti nelle aree portuali della Comunità europea ed in capo ai Comandanti delle navi di conferire i rifiuti ed i residui di carico; a garantire il rispetto di quanto previsto, sono stabilite delle sanzioni di natura amministrativa<sup>227</sup>.

Tale obbligo vale per quei residui che sono definiti come *operational wastes* (di cui si legge *supra* laddove è stato riportato il testo della *Regulation* 1 comma 1 punto 9 Annesso V MARPOL), ovvero “ [...] *all solid wastes (including slurries) not covered by other Annexes that are collected on board during normal maintenance or operations of a ship, or used for cargo stowage and handling. Operational wastes also includes cleaning agents and additives contained in cargo hold and external wash water. Operational wastes does not include grey water, bilge water, or other similar discharges essential to the operation of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization*” (art. 1 comma 1 punto 12 Annesso V MARPOL); si tratta quindi di scarti solidi, non disciplinati da altri Annessi, la cui nocività supera di gran lunga quella degli scarichi liquidi. A ciò si devono aggiungere gli agenti pulenti e gli additivi contenuti nelle cisterne e nelle acque di lavaggio.

Non è però da escludersi il conferimento di sostanze scaricabili in mare ai sensi della Convenzione MARPOL. E se è pacifico che lo scarico nelle acque del mare ai sensi della MARPOL debba essere regolato dalle disposizioni in materia di scarichi (marini), possono sorgere dei dubbi nel caso in cui tali sostanze vengano destinate alle strutture di collettamento portuali.

In altre parole è pacifico che le sostanze di cui all'Annesso V siano da considerarsi rifiuti in ragione dell'obbligo che il comandante della nave ha di conferirle nelle strutture di collettamento portuali; diverso è il discorso per tutte quelle sostanze, meno nocive, per cui è prevista sia la possibilità di scaricarle in mare, sia la possibilità di conferirle a terra: sono esse da considerarsi rifiuti o reflui?

Si può poi immaginare che il comandante della nave che, avvicinandosi ad un porto non può più scaricare in mare per troppa vicinanza alla costa<sup>228</sup>, e conservi a bordo i residui destinandoli allo smaltimento, effettuando quella interruzione del refluo che dovrebbe ricondurre il trattamento illecito del residuo alla disciplina dei rifiuti.

---

<sup>226</sup> Cui si è fatto cenno nel Capitolo sulle Fonti, al Paragrafo 2.2.3 “*I primi Anni 2000*”.

<sup>227</sup> Di cui si parlerà al Capitolo 3.2.6 *Sanzioni amministrative*.

<sup>228</sup> Si ricordi che lo scarico è consentito solo a determinate condizioni, come l'essere più lontani di 12 miglia marine dalla costa (vedi *supra* 3.1.6.3).

È, secondo la giurisprudenza<sup>229</sup>, rifiuto liquido “quello relativo a scarico indiretto, in tutti i casi nei quali si ha interruzione del deflusso tra luogo di produzione e immissione nel corpo ricettore”<sup>230</sup>.

Un tale discriminazione è però ben lungi dall'essere chiara: sono state presentate delle tesi difensive per qualificare anche quanto già raccolto nell'impianto portuale (o in altra cisterna) come scarico<sup>231</sup> oppure ancora come sottoprodotto<sup>232</sup>.

---

<sup>229</sup> Cass. Sez. III, 28 gennaio 2009, n. 10711, Pecetti, CED 243107.

<sup>230</sup> Così le parole di C. RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, III ed., Torino, 2015, pag. 121.

<sup>231</sup> Cass. pen. Sez. IV, Sent., 16-02-2015, n. 6749, in *Pluris CEDAM*: questo quanto sostenuto nella tesi difensiva a riguardo: “Illogicamente si era sostenuto il ristagno, pur dopo esser stato accertato dalla stessa p.g. che i liquidi risultavano incrementarsi e decrementarsi, dando, così, luogo ad un vero e proprio scorrimento. Una tale impostazione accusatoria priva di fondamento era stata suffragata dall'utilizzo di un linguaggio di sostegno che fantasiosamente si sforzava d'individuare una inesistente soluzione di continuità, dimenticandosi che nulla è fermo se scorre, sia pure lentamente”; la Suprema Corte rispose che: “[...] allo stato sussistono ragionevoli motivi per escludere che in quel sito le acque oleose subivano un trattamento di decantazione e, senza soluzione di continuità, venivano avviate per la continuativa ed automatica dispersione. Il Giudice del merito, infatti, attingendo all'apporto di saperi di settore, che ha ritenuto di dover motivatamente privilegiare rispetto a quello dei consulenti dell'indagato (i quali, peraltro, sulla base delle stesse enunciazioni assai distesamente riprese negli atti difensivi, si limitano a descrivere un astratto modello di smaltimento perfettamente funzionante), ha chiarito che nel caso di specie non v'era in atto smaltimento legale, né poteva esservi, per inidoneità dell'impianto a trattare i liquidi tossici provenienti dal lavaggio di navi e aree portuali; né, ovviamente la presenza dell'autorizzazione avrebbe potuto far venir meno la situazione di illegalità in fatto accertata dal giudice di merito”.

<sup>232</sup> Cass. pen. Sez. III, 07-11-2008, n. 41839, in *Pluris CEDAM*: il ricorrente si doleva della “[...] erronea qualificazione come “rifiuti” delle miscele di idrocarburi di volta in volta trasportate presso la acquirente s.r.l. OMISS., prospettando che le stesse si dovrebbero considerare, invece, “sottoprodotti” o “materie prime secondarie” alla stregua del D.Lgs. n. 152 del 2006”, alla luce della “incongrua individuazione in fatto delle anzidette miscele, che erano composte di “greggio, benzina, gasolio ed olio combustibile” e venivano vendute alla RECOL come “prodotto petrolifero di pregio [...]”. La Suprema Corte in merito ha rilevato che: “[...] sembra possibile ritenere che gli “slops” di cui si discetta siano pure riconducibili alla categoria dei sottoprodotti quale delineata dal novellato D.Lgs. n. 152 del 2006, art. 183, comma 1, lett. p). Tale norma, infatti, può essere interpretata nel senso che il processo che origina il sottoprodotto non debba essere necessariamente un “processo industriale” (come era testualmente prescritto, invece, dal D.Lgs. n. 152 del 2006, art. 183, comma 1, lett. n), del nella formulazione originaria) e possa essere, quindi, anche di produzione di un servizio. Inoltre - secondo il più recente orientamento della Corte europea di Giustizia - non è necessario che il riutilizzo si svolga nell'identico luogo di produzione e sotto la direzione del medesimo imprenditore, potendo escludersi la natura di rifiuto pure per il bene che, avendo i requisiti di sottoprodotto così come indicati dal giudice comunitario, sia utilizzato “anche in altre industrie” e “per il fabbisogno di operatori economici diversi da chi l'ha prodotto”, cioè in un insediamento appartenente a soggetto diverso dal produttore originario ed in un ciclo produttivo diverso [...]”; e ancora: “[...] le miscele di

A prescindere dalle considerazioni in merito alla natura dello scarto una volta conferito, ciò che interessa ai nostri fini è quando si può iniziare a chiamare quanto raccolto a bordo della nave un rifiuto. Infatti il Comandante può smaltire una parte dei residui scaricandoli in mare ai sensi della MARPOL e della legge italiana<sup>233</sup>; si ricorderà che lo scarico è un processo lento: bisogna utilizzare un separatore di acque oleose, vi è un limite di ppm, *etc.*<sup>234</sup>: non è possibile, in sostanza, scaricare più di un certo quantitativo per miglio marino; ciò inoltre deve essere fatto ad una determinata distanza dalla costa.

Proprio in ragione di ciò, ed in generale delle peculiarità dello scarico marino, ed alla luce della surriportata definizione di rifiuto, si deve ritenere che quanto rilevi perché il residuo possa essere definito rifiuto sia la volontà (o l'obbligo) in capo al comandante della nave di conferire all'impianto portuale, e non invece quanto sottratto dal ciclo di smaltimento tramite scarico. La linea è sottile, ma in teoria non priva di implicazioni pratiche: una nave che lasci fuoriuscire i residui contenuti nei serbatoi, sta sversando in mare rifiuti oppure scarichi (ed in quanto tale il comandante deve essere sanzionato ai sensi del d. lgs. 202/2007)?

Decisivo al fine di fare chiarezza dovrebbe essere quanto riportato nella dichiarazione di cui all'Allegato III del d.lgs. 182/2003 (di cui si dirà al Paragrafo 3.2.6) e l'*Oil record book*: da questi documenti infatti dovrebbe emergere quanto deciso dal Comandante in merito allo smaltimento del residuo.

Secondo l'opinione di chi scrive, l'interruzione del refluo va presa, in riguardo allo scarico marino, *cum grano salis*. Come ovvio sarebbe ingiusto etichettare come rifiuto una sostanza solo perché sono venute meno le condizioni di scarico, tornando successivamente nuovamente in essere: si pensi al caso in cui, doppiando un capo, lo scarico deve essere interrotto per una eccessiva vicinanza alla costa (si ricordi infatti che secondo i canoni MARPOL perché si possa scaricare in

---

*idrocarburi in oggetto risultano originate, non in modo occasionale o saltuario, da un processo non direttamente destinato alla loro produzione ed hanno un oggettivo valore economico di mercato; non sussiste alcun elemento che configuri la volontà del produttore di disfarsi delle sostanze medesime ed anzi appare dimostrata la loro destinazione all'integrale riutilizzo sin dalla fase della produzione; l'integrale riutilizzo viene a configurarsi quale impiego certo ed effettivo nel corso di un processo di utilizzazione preventivamente individuato e definito; non risulta che l'impiego successivo potesse dare luogo ad emissioni e ad impatto ambientale qualitativamente e quantitativamente "diversi" (razionalmente da intendersi nel senso ai peggiorativi) da quelli autorizzati per l'impianto dove le miscele erano destinate ad essere utilizzate".*

<sup>233</sup> Come si è spiegato al Capitolo 3.1.6 ed in particolare al Par. 3.1.6.3.

<sup>234</sup> Si vedano i Paragrafi 1.3.1, 2.1.3, 3.1.6.3 e 3.2.6.

mare bisogna tenere la distanza di 12 miglia marine dalla costa più vicina), per poi riprendere una volta raggiunta la debita distanza.

In ultima analisi infatti, perché si possa un residuo da non conferirsi in maniera obbligatoria sia da considerare come rifiuto, è sufficiente che sia evidente la volontà del comandante di smaltirlo per quanto riguardano le sostanze che è possibile scaricare; diversamente rilevano gli obblighi di conferimento di cui al d. lgs. 183/2003 (secondo le disposizioni MARPOL).

### ***3.2.2.5 Condizioni di liceità MARPOL per lo scarico in mare di residui di carico considerati rifiuti ai sensi dell'Annesso V***

Non manca all'interno dell'Annesso V la previsione di condizioni secondo le quali è consentito lo scarico di residui di carico per cui è previsto l'obbligo di collettamento (e, conseguentemente, vige il generale divieto assoluto di scarico); tali condizioni, pur non contemplate espressamente nella disciplina sanzionatoria nazionale, dovrebbero operare quali cause di non punibilità per la supremazia della normativa internazionale nei confronti della norma nazionale, così come era accaduto a seguito di un percorso giurisdizionale nei confronti di quanto sanzionato nelle *Disposizioni per la difesa del mare*<sup>235</sup>.

Le condizioni per lo scarico di Rifiuti consistenti residui di carico fuori dalle Aree Speciali sono contenute nella *Regulation 4* della MARPOL, la quale prevede che i residui siano scaricati “[...] *12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading. These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization*” (Regulation 4, comma 1 punto 3 MARPOL). Al comma 2 del medesimo articolo poi, in merito alle sostanze pulenti e gli additivi la MARPOL sancisce che “[...] *Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization*”

Per quanto riguarda invece lo scarico di residui di carico nelle aree speciali<sup>236</sup>, esse sono contenute nella *Regulation 6* comma 1 punto 2 Annesso V

---

<sup>235</sup> La Suprema Corte, si ricorderà, aveva riconosciuto la supremazia della normativa MARPOL nei confronti di quanto sanzionato dagli artt. 16 e 17 delle *Disposizioni per la difesa del mare*, all'interno delle quali era sancito il divieto assoluto di sversamento: vero è infatti che è possibile adottare, da parte degli ordinamenti nazionali, delle sanzioni più severe; tuttavia, la

<sup>236</sup> Tra cui è compreso anche il Mediterraneo (vedi 2.1.3.2 e 3.2.2.1).



MARPOL che recita: “[...] *Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:*

1. *Cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;*
2. *Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;*
3. *No adequate reception facilities<sup>237</sup> are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and*
4. *Where the conditions of subparagraphs 2.1, 2.2 and 2.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf’.*

Per quanto riguarda invece la discarica di additivi e agenti pulenti nelle aree speciali: *“Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guide lines developed by the Organization”*(Regulation 6 comma 2 Annesso V MARPOL).

### **3.2.2.6 Il garbage**

Il *garbage*, come si è detto, consisteva, nella formulazione originale della *Regulation 1* MARPOL, in tutti quei rifiuti “domestici” che vengono prodotti durante la vita a bordo della nave da parte dell’equipaggio. È stata dedicata nella MARPOL, a seguito della revisione dell’Annesso V operata dalla Risoluzione MPEC.201(62), particolare attenzione alle modalità di smaltimento dei vari tipi di rifiuti; in particolare, come si vedrà, è stato prescritto l’obbligo di conferimento per le sostanze più nocive: per le sostanze plastiche<sup>238</sup>, ad esempio, è previsto il divieto

---

<sup>237</sup> Vedi *supra* 3.2.2.1.

<sup>238</sup> Art. 1 comma 1 punto 13 Annesso V MARPOL: *“Plastic means a solid material which contains as an essential ingredient one or more high molecular mass polymers and which is formed (shaped) during either manufacture of the polymer or the fabrication into a finished product by heat and/or pressure. Plastics have material properties ranging from hard and brittle to soft and elastic. For the purposes of this annex, “all plastics” means all garbage that consists of or includes plastic in any*

assoluto di scarica in mare, come si è visto quando si è riportato il testo della *Regulation 3* Annesso V MARPOL (*supra* al Paragrafo 3.2.2.2); per altri rifiuti è stata invece sancita la possibilità di scaricare, previo trattamento.

Al di fuori delle Aree speciali, è permesso scaricare:

- Residui di cibo oltre le 3 miglia nautiche preventivamente trattate ai sensi della *Regulation 4* comma 1 punto 1 Annesso V MARPOL;
- Residui di cibo oltre le 12 miglia dalla costa quando non preventivamente trattati ai sensi del punto precedente;
- Carcasse di animali (trasportati durante il viaggio) il più lontano possibile dalla costa e seguendo le linee guida contenute alla *Regulation 4*, comma 1, punto 4 dell'Annesso V MARPOL.

All'interno delle Aree speciali invece è possibile scaricare residui di cibo preventivamente tritati, il più lontano possibile dalla costa, e non meno di 12 miglia dalla stessa (*Regulation 6* comma 1 punto 1 Annesso V)

---

*form, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products".*

**3.2.2.7 Tabella semplificativa per la discarica dei Rifiuti disciplinati ai sensi dell'Annesso V MARPOL<sup>239</sup>**

Type of garbage	Ships outside special areas	Ships within special areas
Food waste comminuted or ground	Discharge permitted ≥3 nm from the nearest land and <i>en route</i>	Discharge permitted ≥12 nm from the nearest land and <i>en route</i>
Food waste not comminuted or ground	Discharge permitted ≥12 nm from the nearest land and <i>en route</i>	Discharge prohibited
Cargo residues not contained in wash water	Discharge permitted	Discharge prohibited
Cargo residues contained in wash water	≥12 nm from the nearest land and <i>en route</i>	Discharge only permitted in specific circumstances and ≥12 nm from the nearest land and <i>en route</i>
Cleaning agents and additives contained in cargo hold wash water	Discharge permitted	Discharge only permitted in specific circumstances and ≥12 nm from the nearest land and <i>en route</i>
Cleaning agents and additives contained in deck and external surfaces wash water		Discharge permitted
Carcasses of animals carried on board as cargo and which died during the voyage	Discharge permitted as far from the nearest land as possible and <i>en route</i>	Discharge prohibited
All other garbage including plastics, domestic wastes, cooking oil, incinerator ashes, operational wastes and fishing gear	Discharge prohibited	Discharge prohibited
Mixed garbage	When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply	

<sup>239</sup> La tabella riportata è tratta dalla Risoluzione MPEC.201(63) "2012 Guidelines for the implementation of the MARPOL Annex V" (Tabella 1 della Risoluzione) ed è volta a semplificare le norme contenute nelle Regulation 4 (*Discharge outside special areas*) e 6 (*Discharge within special areas*) del modificato Annesso V.

### 3.2.3 Il *dumping*

Come si è diffusamente detto<sup>240</sup>, il *dumping* consiste nello scarico di rifiuti prodotti a terra; la Convenzione di riferimento, non è quindi la MARPOL, bensì la *London Dumping Convention* del 1972.

Anche questo testo ha subito profonde modifiche, venendo completamente rivisto nel 1996 dal c.d. Protocollo, che lo ha integralmente sostituito<sup>241</sup>. Il protocollo è entrato in vigore nel 2006<sup>242</sup>; è stato successivamente emendato nel 2006, le cui modifiche sono entrate in vigore dal 10 febbraio 2007.

Con il Protocollo del 1996 l'evento di *dumping* non subisce trasformazioni da come descritto all'interno della Convenzione del 1972<sup>243</sup>; tra le modifiche più significative vi è l'inclusione nel fatto di *dumping* anche dello scarico di rifiuti o altre materiali nel letto del mare o nel sottosuolo marino<sup>244</sup>; viene inoltre esplicitato come non sia considerabile *dumping* l'accidentale caduta in mare di rifiuti o altre sostanze (art. 1 comma 4 punto 1.1 Protocollo).

Le sostanze la cui discarica la Convenzione si propone di combattere sono identificate nella locuzione "*wastes or other matters*", ovvero "[...] *material and substance of any kind, form or description*". In realtà non è chiaro cosa possano essere queste "*other matters*" diverse dai rifiuti (*wastes*) descritte nel testo convenzionale: si dovrebbe supporre tuttavia che, alla luce della descrizione del fatto tipico riportato nel testo della *London Dumping Convention* comunque siano caratterizzate dalla volontarietà del detentore di disfarsi della sostanza, e quindi non si può che ricondurre le stesse alla disciplina dei rifiuti e le relative sanzioni.

Il nuovo testo obbliga gli Stati contraenti a reprimere e combattere la discarica di *wastes or other matters* (art. 4 Protocollo), l'incenerimento di rifiuti (art. 5 Protocollo), l'esportazione di rifiuti al fine di incenerirli o scaricarli in mare (art. 6 Protocollo). Rientra nella definizione di *dumping* anche il fenomeno c.d. di

---

<sup>240</sup> In particolare si veda il Capitolo 2.1.4.

<sup>241</sup> All'art 23 "*Relationship between the Protocol and the Convention*" del Protocollo si legge: "*This Protocol will supersede the Convention as between Contracting Parties to this Protocol which are also Parties to the Convention*".

<sup>242</sup> Ovvero quando si sono verificati i requisiti di ratifica minimi previsti nel Protocollo all'art. 25.

<sup>243</sup> Come visto al Par. 2.1.4.

<sup>244</sup> "*any storage of wastes or other matter in the seabed and the subsoil thereof from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea*" (art. 1 comma 4 punto 1.3 Protocollo).

*beaching*, ovvero l'abbandono di navi sulle spiagge o l'affondamento volontario delle stesse<sup>245</sup>.

All'Annesso I è riportata l'elencazione di sostanze il cui scarico può essere concesso in seguito all'ottenimento di un'autorizzazione; le condizioni per l'ottenimento dell'autorizzazione sono elencate nell'Annesso II (art. 4 comma 1 punto 2 Protocollo).

### 3.2.4 I liquami

I liquami vengono qui trattati separatamente dai rifiuti per la loro diversa collocazione all'interno della MARPOL: sono infatti contenuti nell'Annesso IV della Convenzione, entrato in vigore dal 27 settembre 2003. L'annesso IV definisce alla *Regulation 1* comma 1 punto 3 Annesso IV i liquami (*sewage*):

1. *drainage and other wastes from any form of toilets and urinals;*
2. *drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;*
3. *drainage from spaces containing living animals; or*
4. *other waste waters when mixed with the drainages defined above.*

Tali sostanze sono espressamente definite come rifiuti ai sensi del d. lgs. 182/2003; in quanto tali sono da conferirsi negli impianti di collettamento portuali istituiti dal medesimo decreto<sup>246</sup>.

All'interno della MARPOL esistono tuttavia delle regole in base alle quali è possibile effettuare lo scarico in mare dei liquami (*Regulation 11* Annesso IV): è possibile scaricare oltre le 3 miglia marine dalla costa quando i liquami sono stati trattati (sminuzzati e disinfettati); in caso contrario sarà possibile scaricare solo oltre le 12 miglia.

In ogni caso è necessario scaricare i liquami procedendo *en route*, ad una velocità non inferiore a 4 nodi, utilizzando un apposito impianto (sottoposto a certificazione in base agli *standards* richiesti nell'Annesso IV MARPOL). Inoltre la discarica deve essere effettuata "*at a moderate rate*".

---

<sup>245</sup> Art. 1 comma 1 punto 4.1.2 del Protocollo.

<sup>246</sup> Art. 2 comma 1 lett. c) del d. lgs. 182/2003.

Anche lo scarico di liquami che non soddisfi i requisiti MARPOL non è sanzionabile quando sia effettuato per salvaguardare la salvezza della nave o l'incolumità dei passeggeri (*Regulation 3* comma 1.1 Annesso IV); ulteriore esimente è rappresentata da un guasto alla nave o al suo equipaggiamento “[...] *if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge*” (*Regulation 3* comma 1.2 Annesso IV).

### 3.2.5 Sanzioni

Nel Testo Unico vi è un richiamo ai rifiuti navali, così come sono stati visti nei paragrafi precedenti: al comma 1 dell'art. 232, intitolato “*Rifiuti prodotti dalle navi e residui di carico*”, si legge infatti: “*la disciplina di carattere nazionale relativa ai rifiuti prodotti dalle navi ed ai residui di carico è contenuta nel decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182*”.

Si è già detto che il decreto del 2003 istituisce le strutture di collettamento portuale e ne regola l'utilizzo, sia da parte del gestore dell'impianto, sia per quanto riguarda il fruitore; allo stesso tempo istituisce delle sanzioni amministrative.

Tali sanzioni non possono tuttavia fondare l'unico strumento di tutela contro lo scarico di rifiuti a mare: il richiamo qui operato null'altro è che un riferimento ai doveri di smaltimento e trattamento dei rifiuti prodotti dalle navi; infatti, come si è già avuto modo di dire, le sanzioni presenti nel decreto del 2003 puniscono il mancato collettamento, e non l'inquinamento marino da rifiuti.

Si noterà inoltre che la norma *de qua* si rivolge esclusivamente ai “*rifiuti prodotti dalle navi*”: in tale assunto null'altro si deve leggere che il *discharging* di rifiuti presente nella MARPOL, ovvero i rifiuti prodotti durante la navigazione. Il rinvio al d. lgs. 182/2003 non opera quindi per quanto riguarda il *dumping*.

Per quanto riguarda quindi le sanzioni per la discarica in mare di rifiuti, prodotti durante ed in ragione della navigazione o prodotti a terra che siano, bisognerà guardare alle sanzioni sui rifiuti presenti nel Testo Unico.

### **3.2.5.1 L'art. 137 comma 13 T.U.A.**

La disposizione di cui all'art. 137 comma 13 TUA quindi, alla luce di quanto si è detto in materia di scarichi<sup>247</sup>, è da applicarsi nel caso scarico di quelle “[...] sostanze o materiali per i quali è imposto il divieto assoluto di sversamento ai sensi delle disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali vigenti in materia e ratificate dall'Italia [...]”. Tale assunto si è visto che, per ragioni storiche, è da riferirsi al fenomeno di *dumping* come descritto *supra*<sup>248</sup>.

Ora, viste le premesse sostenute in questo Capitolo, non si dovrebbe escludere l'applicabilità dell'illecito *de quo* anche nei confronti della discarica in mare anche di quei residui di carico da conferirsi e, pertanto, etichettabili come rifiuti. Da un lato è venuta infatti a mancare il regime di autorizzazioni che costituivano il retaggio della *London Dumping Convention*<sup>249</sup>; dall'altro secondo l'opinione di chi scrive permarrebbe invece il binomio scarico-sversamento (ovvero discarica-sversamento) di cui si è largamente parlato: in sostanza si andrebbe a sanzionare la discarica in mare di quelle sostanze nei confronti delle quali vige il divieto assoluto di scarico (leggasi *sversamento*).

Alla luce di ciò il divieto di scarico potrebbe quindi valere *anche* per quelle sostanze, da qualificarsi come rifiuti ai sensi degli Annessi IV e V, che non possono essere sversate in mare proprio per la loro qualifica di rifiuto, in ragione del fatto che nei loro confronti vige l'obbligo di conferimento (sempre fatte salve le esimenti MARPOL).

### **3.2.5.2 Le Sanzioni previste nella Parte IV del Testo Unico Ambiente**

Si è scelto di esaminare in questa sede esclusivamente le condotte previste agli artt. 255 comma 1 e 256 commi 1, 2, 3 del Titolo VI alla Parte IV del Testo Unico Ambiente.

Talune disposizioni che si andranno ad esaminare vogliono essere, ai nostri fini, una alternativa all'interpretazione data in questo testo di quanto disposto all'art. 137 comma 13 TUA: quest'ultimo sarebbe da applicarsi in via prioritaria in quanto *lex specialis*, ma la fumosità della norma e la sua collocazione nel Testo

---

<sup>247</sup> Vedi Capitolo 3.1 ed in particolare i Paragrafi 3.1.5 e 3.1.6.6.

<sup>248</sup> Paragrafi 2.1.4 e 0.

<sup>249</sup> Si vedano i Paragrafi 3.1.2, 3.1.5, 3.1.4.

Unico<sup>250</sup>, nonché il contrario avviso della dottrina maggioritaria potrebbe far propendere per l'applicazione della più generale disciplina (sanzionatoria) dei rifiuti, sita al Titolo VI, Capo I della Parte IV del TUA.

**a) Art. 255 comma 1 TUA**

Nel testo dell'art. 255, al primo comma, si legge: *“Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 256, comma 2, chiunque, in violazione delle disposizioni di cui agli articoli 192, commi 1 e 2, 226, comma 2, e 231, commi 1 e 2, abbandona o deposita rifiuti ovvero li immette nelle acque superficiali o sotterranee è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da trecento euro a tremila euro. Se l'abbandono riguarda rifiuti pericolosi, la sanzione amministrativa è aumentata fino al doppio”*.

Si tratta quindi di una norma finalizzata a punire l'abbandono di rifiuti, anche quando effettuato nelle acque superficiali, tra cui pacificamente rientrano anche le acque del mare.

La condotta tipizzata consiste nell'abbandono di rifiuti o nell'immissione nelle acque superficiali o sotterranee: in particolare rileva ai nostri fini il richiamo al 2 comma dell'art. 192, ove si legge un generico divieto di *“[...] immissione di rifiuti di qualsiasi genere, allo stato solido o liquido, nelle acque superficiali e sotterranee”*.

La disposizione in esame è configurata come un illecito comune, finalizzato alla repressione di comportamenti occasionali, commessi perlopiù da privati, in maniera slegata dall'attività di impresa<sup>251</sup>. Non è però da escludersi, ad opinione di chi scrive, l'applicazione dell'illecito in esame nel caso in cui non sia possibile configurare il concorso dell'*extraneus*, ovvero il comandante della nave, segnatamente al reato proprio previsto dalla (più severa) corrispondente disposizione di cui al comma 2 dell'art. 256 (di cui si dirà *infra*), cui l'art. 255 compie in apertura un rinvio mediante clausola di riserva.

A dire il vero, non è da escludersi, e anzi sembra da preferirsi, la qualifica del Comandante come *intraneus*: così infatti come è stata riconosciuta l'intraneità nei confronti del manovale alle dipendenze del costruttore di abuso edilizio<sup>252</sup>, nel caso

---

<sup>250</sup> Di cui pur si è già discussa la portata al Par. 3.1.5, in particolare sottolineando come l'art. 137 costituisca la sanzione penale per tutta la Sezione II alla Parte III del TUA, ovvero la Tutela delle acque dall'inquinamento.

<sup>251</sup> *Sub* art. 255 comma 1 TUA, F. GIUNTA *“Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali”*, (a cura di) F. GIUNTA, Padova, 2007, pagg. 183-185.

<sup>252</sup> Cass. Pen., Sez. III, n. 16571, 23 marzo 2011 in *Cass. Pen.* 2012.



in cui venga riconosciuto anche in capo a questi il necessario elemento psicologico, a maggior ragione ciò dovrebbe valere nei confronti del Comandante di una nave, anche in considerazione degli ampi poteri di rappresentanza dell'armatore (ovvero dell'imprenditore), di cui si dirà *infra* al Cap. 4.4.

Non mancano però anche pronunce discordanti, pur idonee a fondare la responsabilità del comandante nel reato proprio, che hanno ritenuto applicabile la sanzione di cui all'art. 256 comma 2 T.U.A. anche nei confronti del trasportatore, non in qualità di *extraneus*, bensì sul presupposto che si tratti di un reato comune<sup>253</sup>.

Nel testo dell'art. 256 TUA sono previste, come si vedrà, più condotte sanzionabili.

#### **b) Art. 256 comma 1 TUA**

Al primo comma viene sanzionato “[...] *chiunque effettua* [...] *una attività di raccolta, trasporto, recupero, smaltimento, commercio ed intermediazione di rifiuti in mancanza della prescritta autorizzazione, iscrizione o comunicazione di cui agli articoli 208, 209, 210, 211, 212, 214, 215 e 216* [...]”, con la pena dell’arresto da tre mesi ad un anno e con l’ammenda da 2.600 euro a 26.000 euro per i rifiuti non pericolosi; per i rifiuti pericolosi invece, la pena dell’arresto è aumentata da sei mesi a due anni.

Dal punto di vista soggettivo, sembrerebbe che la contravvenzione *de qua* sia configurata come un reato comune, come suggerirebbe l’utilizzo del pronome “*chiunque*”. Tuttavia, non mancano opinioni discordi: è stato infatti opposto, in sede difensiva presso la Suprema Corte<sup>254</sup>, che l’utilizzo del “*chiunque*” nell’allora comma 1 dell’art. 51 del decreto Ronchi<sup>255</sup>, fosse da intendersi come “*chiunque svolga attività imprenditoriale*”, alla luce della soppressione della dicitura “*prodotti da terzi*”, teoria anche avallata da una certa dottrina<sup>256</sup>; tale argomentazione veniva

---

<sup>253</sup> Cass. Pen., Sez. III, 15 dicembre 2010, n. 11490, in *dejure*.

<sup>254</sup> Cass. 14 maggio 2002, *Saba*, in C.E.D. Cass., 221959.

<sup>255</sup> Ora art. 256 comma 1 TUA.

<sup>256</sup> V. PAONE, “*La tutela dell’ambiente: profili penali e sanzionatori*” in P. D’AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell’impresa*, vol. XI, Padova, 2011, pagg. 411 e segg.

respinta dalla Suprema Corte<sup>257</sup>, pur persistendo anche in seguito in dottrina opinioni discordanti<sup>258</sup>.

Per tirare le fila del discorso, il riconoscimento della configurazione dell'illecito *de quo* come reato proprio, getterebbe qualche perplessità sull'applicabilità dello stesso nei confronti del comandante della nave: a quest'ultimo infatti si potrebbe riconoscere la qualifica di rappresentante dell'ente e dell'armatore stesso, di cui è di fatto la *longa manus* durante la navigazione.

In considerazione di un'attività di *dumping*, in riferimento in particolare alla condotta di smaltimento<sup>259</sup>, ci si deve richiamare alle autorizzazioni di cui alla *London Dumping Convention*<sup>260</sup>: la presenza di un'autorizzazione può fungere da causa di non punibilità nei confronti dell'autore del fatto per quanto non espressamente citata nella normativa; ciò è vero in primis per la supremazia della fonte convenzionale sulla normativa nazionale, come è stato riconosciuto dalla Cassazione per la MARPOL<sup>261</sup> nei confronti delle *Disposizioni per la difesa del mare*.

### c) Art. 256 comma 2 TUA

Al comma 2, come si è avuto modo di anticipare poc'anzi, si sanciscono nei confronti dei "[...] titolari di imprese ed ai responsabili di enti" pene più severe per la tenuta delle medesime condotte<sup>262</sup> di cui all'art. 255, ovvero l'abbandono di rifiuti.

---

<sup>257</sup> Che peraltro respingeva argomentazioni analoghe anche in Cass. 10 febbraio 2004, Mannari, n. 11879, inedita; Cass. 13 aprile 2007, Ferluga, n. 24731, inedita.

<sup>258</sup> "[...] l'uso di una formula tanto generica come il "chiunque" non può far dimenticare che ci si trovi pur sempre innanzi ad attività che richiedono un'organizzazione imprenditoriale, finanche "minima" o rudimentale", così A. CUGINI, *La complessa individuazione del soggetto attivo nella gestione illecita dei rifiuti*, in Cass. Pen., 2010, pag. 2815; inoltre, in aggiunta alla già vista interpretazione alla luce dell'eliminazione dell'assunto "prodotti da terzi", si sosteneva in V. PAONE, "La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori" in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, Padova, 2011, pag. 412 un possibile profilo di incostituzionalità della norma *de qua* che, nel caso si voglia leggere la norma come un reato comune, sanzionerebbe il *quisque de populo* più gravemente per la gestione del rifiuto (ad esempio il trasporto) piuttosto che per il più grave e successivo smaltimento abusivo ex art. 255 TUA.

<sup>259</sup> Che rileva in particolare per lo smaltimento dei fanghi risultanti dall'attività di dragaggio.

<sup>260</sup> Emesse dalle autorità marittime su indicazione del Ministero dell'Ambiente; per le autorizzazioni nel testo convenzionale, v. *supra* Par. 0.

<sup>261</sup> V. *supra* 3.1.3.2.

<sup>262</sup> *Sub* art. 255 comma 1 TUA F. GIUNTA, "Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali", (a cura di) F. GIUNTA, Padova, 2007, pagg. 183-185.

Tali soggetti sono sanzionati con le medesime pene previste per la commissione dei fatti di cui al comma 1.

D'altro canto sarebbe ben difficile poter verificare nel concreto una responsabilità penale da parte dei soggetti apicali delle compagnie di navigazione per le condotte previste nell'art. 256 TUA: bisognerebbe immaginare infatti lo svolgimento alla luce del sole di un'attività di smaltimento di rifiuti (per quanto riguarda il *dumping*); oppure dell'ordine al comandante della nave di non conferire i rifiuti prodotti negli impianti di collettamento per conseguire un risparmio economico (considerati gli oneri di smaltimento stabiliti nel d. lgs. 183/2003 di cui si dirà *infra*).

Quindi, se dovesse essere difficile ravvisare un'ipotesi di concorso, varrebbe quanto detto *supra* in riguardo alla rappresentatività del comandante della nave<sup>263</sup>.

#### **d) Art. 256 comma 3 TUA**

Al Comma 3 è sanzionata invece “[...] *la realizzazione o la gestione di una discarica non autorizzata* [...]”; la discarica costituisce un comportamento completamente diverso dall'abbandono: se l'abbandono di rifiuti è connotato da un'assenza di sistematicità, e costituisce un comportamento sporadico e disorganizzato, la realizzazione di una discarica può essere integrata sia attraverso un ripetuto, abituale, definitivo<sup>264</sup> scarico di rifiuti, nonché da un unico ingente scarico<sup>265</sup>.

L'applicazione alla navigazione del reato de quo però conoscerebbe qualche difficoltà applicativa per la consolidata opinione secondo la quale la discarica si realizza in un'area spazialmente delimitata; tale teoria sarebbe condivisibile nel caso in cui la diffusione dei rifiuti sul fondale avvenga a causa delle correnti o delle maree. Appare più difficile da ravvisare tale ipotesi nel caso in cui il *dumping* avvenga durante la navigazione, visto che realisticamente si tratterebbe di un'area spazialmente troppo vasta.

La realizzazione di una discarica abusiva è sanzionata con l'arresto da 6 mesi a 2 anni e con l'ammenda da 2.600 a 26.000 euro; nel caso in cui tale area sia finalizzata allo smaltimento di rifiuti pericolosi, la pena detentiva dell'arresto è aggravata da 1 anno a 3 anni, mentre la sanzione pecuniaria è raddoppiata.

---

<sup>263</sup> E di cui si dirà più ampiamente al Cap. 4.4.

<sup>264</sup> V. PAONE, “*La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori*” in P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, Padova, 2011, pag. 462.

<sup>265</sup> V. BOTTO, “*Una nozione ambigua: il concetto di discarica*”, in *Riv. Giur. Ambiente*, 1989, pag. 771.

### 3.2.6 Sanzioni amministrative

A fianco delle sanzioni penali fin qui esaminate, come si è detto, è stato varato nel 2003 il d. lgs. 182/2003, finalizzato all'istituzione di un sistema di collettamento nei porti, atto a soddisfare le necessità legate al volume ed alla tipologia di transito nei porti italiani<sup>266</sup>.

L'art. 1 recita: *“Il presente decreto ha l'obiettivo di ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui”*.

I rifiuti considerati sono *“[...] le acque reflue e i residui diversi dai residui del carico, ivi comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della Marpol 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l'attuazione dell'allegato V della Marpol 73/78”* (art. 2 comma 1 lettera c) d. lgs. 182/2003).

#### **3.2.6.1 Sanzioni amministrative per il mancato collettamento di residui di carico**

Il decreto in oggetto però è, a dispetto delle premesse contenute nell'articolo di apertura, lungi dall'essere chiaro su una tematica complessa,

---

<sup>266</sup> Riporto i commi 1 e 2 dell'art. 4 del d. lgs. 182/2003 *“1. In attuazione del piano previsto all'articolo 5, il porto e' dotato, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adeguati in relazione alla classificazione dello stesso porto, laddove adottata ovvero in relazione al traffico registrato nell'ultimo triennio, al fine di assicurare il rapido conferimento di detti rifiuti e residui, evitando ingiustificati ritardi e garantendo nel contempo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili. 2. Per le finalità di cui al comma 1, la capacità degli impianti portuali di raccolta realizzati, siano essi strutture fisse, mobili o galleggianti, e' commisurata alla tipologia ed al quantitativo di rifiuti prodotti da navi e di residui del carico provenienti dalle navi che in via ordinaria approdano nel porto, tenuto conto delle esigenze operative degli utenti dello scalo, dell'ubicazione geografica e delle dimensioni del porto, della tipologia delle navi che vi fanno scalo, nonché delle esenzioni di cui all'articolo 7, comma 1”*.

rendendo difficile delineare al proprio interno la (già ben) sottile linea che separa rifiuti e scarichi, perlomeno *in subjecta materia*.

All'art. 10 comma 1 del Decreto 182/2003 si legge: *“Il comandante della nave che fa scalo nel porto conferisce i residui del carico ad un impianto di raccolta di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), in base alle disposizioni della convenzione Marpol 73/78”*. I residui di carico si cui si tratta sono puntualmente definiti all'art. 2 comma 1 lettera d) del Decreto *de quo*: *“Residui del carico: i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia, ivi comprese le acque di lavaggio (slop) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui; tali resti comprendono eccedenze di carico-scarico e fuoriuscite”*.

La lettura del precetto sembra debba intendersi non nel senso di un generico conferimento, bensì di un vero e proprio obbligo, derogabile solo dietro il permesso dell'autorità marittima competente, accordato in ragione dello spazio disponibile nelle cisterne contenenti residui, subordinatamente al fatto che vi sia una struttura adeguata per il conferimento nel porto di arrivo (e che quindi *ivi* vengano conferiti), *etc.*

In violazione a tale comportamento, l'art. 13 comma 3 del Decreto 182/2003 *“Sanzioni”* decreta: *“Il comandante di una nave, diversa da un peschereccio o da un'imbarcazione da diporto che, approdando in un porto, non conferisce (i rifiuti prodotti dalla nave ed) i residui del carico, in violazione degli articoli (7 comma 1), e 10 comma 1, e' punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro tremila a euro trentamila”*.

Si è visto che esistono delle sostanze per cui è disposto un obbligo di conferimento, in ragione della loro espressa ricomprensione negli elenchi di cui all'Allegato V MARPOL.

Ciò che non è esplicitato dal combinato disposto delle norme in esame è se il Comandante possa discrezionalmente scegliere, in alternativa al conferimento ed in linea puramente astratta<sup>267</sup>, di smaltire i residui di carico nei confronti dei quali non vige un obbligo di conferimento secondo il dettato MARPOL: un tale *licet* di scarico

---

<sup>267</sup> È necessario infatti che si verifichino le condizioni in base alle quale è possibile scaricare: la rotta deve consentire, ad esempio, di passare alla distanza dalla costa stabilita dalla MARPOL.

dovrebbe infatti ragionevolmente operare quale causa di non punibilità anche nei confronti della norma *de qua* così come nei confronti del d. lgs. 202/2007<sup>268</sup>.

Il decreto in esame non differenzia tra le sostanze con obbligo di conferimento gli altri residui di carico. Ciò che non è quindi chiaro è se anche nei confronti di quest'ultimi vi sia l'obbligo di conservare i residui nelle apposite cisterne entro una determinata distanza dal porto (o in base ad un diverso criterio) perché possano essere conferiti negli impianti di raccolta: così com'è formulata la norma, rimangono comunque degli interrogativi.

Un primo punto di domanda: qual è la distanza, o comunque il criterio (se esistente), in base al quale il Comandante dovrebbe dare ordine di trattenere i residui di carico nelle cisterne per poterli poi conferire negli impianti di collettamento siti nelle aree portuali?

E ancora: le esimenti MARPOL, valgono anche nei confronti dell'illecito *de quo* oppure soccombono in forza di una differente *ratio*? La sanzione non verrebbe infatti comminata per aver sversato in mare (al di fuori dei parametri MARPOL) sostanze inquinanti, bensì per non aver utilizzato gli impianti portuali di raccolta. In sostanza: detta la norma in questione una più severa e diversa disciplina sanzionatoria nei confronti di tutti i residui di carico?

Nel caso in cui tali dubbi si risolvessero in favore di una perdurante possibilità di scaricare seguendo le norme dettate dagli Annessi MARPOL senza incorrere in sanzioni (ancorché amministrative), a dispetto della norma in oggetto, quale Comandante e, soprattutto, quale Compagnia di navigazione sceglierebbe di conferire i residui negli impianti di collettamento portuali, considerata la previsione di oneri di smaltimento<sup>269</sup>...? Minimizzare gli oneri, conferendo solamente il necessario e smaltendo ai sensi della MARPOL il rimanente, sembra essere la decisione economicamente più efficiente.

Un ulteriore interrogativo è rappresentato dal fatto che nella dichiarazione da compilare prima dell'arrivo nel porto ai sensi dell'Allegato III del d. lgs. 182/2003 è prevista anche la possibilità di non conferire tutti i residui<sup>270</sup>, indicando il porto in

---

<sup>268</sup> E, precedentemente, in via giurisprudenziale nei confronti delle *Disposizioni per la difesa del mare*.

<sup>269</sup> Ai sensi dell'art. 10 comma 3 del d. lgs. 182/2003, che si richiama, per il calcolo delle tariffe, all'Allegato IV dello stesso decreto.

<sup>270</sup> Suddivisi nel modulo in questione in (limitatamente agli oli ed ai residui di carico): Oli usati (a loro volta divisi nelle voci "Acque di sentina", "fanghi" e "altro"), Residui associati al carico e Residui di carico; il comandante deve compilare la tabella avendo cura di specificare la natura ed il quantitativo, anche stimato, delle sostanze anzidette.

cui verrebbero conferiti i restanti rifiuti<sup>271</sup>: da tali scritture emergerebbero eventuali scarichi a mare. La domanda è: è possibile scaricare una volta ripreso il largo (sussistendone le condizioni), oppure il residuo di carico, una volta registrata la presenza deve essere obbligatoriamente conferito al porto di arrivo?

La norma in esame infatti, sarebbe ben poca cosa se riferita in maniera esclusiva ai rifiuti da conferirsi in maniera obbligatoria. Ad opinione di chi scrive, tuttavia, è proprio a quelle sostanze che “nascono” rifiuti in ragione dell'obbligo di collettamento che deve riferirsi il decreto del 2003 per quanto riguarda i residui di carico; nel concreto, la sanzione in oggetto si traduce quindi nell'essere una (ulteriore) sanzione da applicarsi per lo scarico a mare di sostanze nei confronti delle quali è previsto un obbligo di collettamento.

### **3.2.6.2 Sanzioni amministrative per il mancato collettamento del garbage**

Allo stesso modo è previsto un obbligo di conferimento del *garbage*, ovvero i rifiuti generici; all'art. 7, intitolato “*Conferimento dei rifiuti prodotti dalla nave*” si legge (ai commi 1, 2, 3, 4): “1) *Il comandante della nave, ogniqualvolta lascia il porto di approdo, conferisce i rifiuti prodotti dalla nave all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto. Detta disposizione non si applica alle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari. 2) In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, la nave può proseguire verso il successivo porto di scalo senza avere adempiuto alle disposizioni di cui allo stesso comma 1, previa autorizzazione dell'Autorità marittima, che avvalendosi dell'Autorità sanitaria marittima e del chimico del porto, ove presenti, ha accertato, sulla base delle informazioni fornite a norma dell'articolo 6 e dell'Allegato III, che la stessa nave ha una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti già prodotti e accumulati e per quelli che saranno prodotti fino al momento dell'arrivo presso il successivo porto di conferimento. L'Autorità competente, qualora ritiene che nel porto di conferimento previsto non sono disponibili impianti adeguati o nel caso in cui detto porto non è conosciuto e sussiste il rischio che i rifiuti vengano scaricati in mare, richiede alla nave di conferire i rifiuti prodotti prima di lasciare il porto. 3) Sono fatte salve le prescrizioni più rigorose in materia di conferimento adottate in base al diritto internazionale. 4) Ai rifiuti sanitari ed ai*

---

<sup>271</sup> Come si è visto nel Decreto 182/2003 anche i residui di carico, così come altri scarti prodotti durante la navigazione, vengono etichettati come rifiuti: in questo senso anche il già citato (vedi par. 1.3.1) Rapporto ISPRA 214/2015 *La gestione dei rifiuti nei porti italiani*, pag. 12 e segg., nonché l'anzidetto modulo di cui all'Allegato III del d. lgs. 182/2003.

*rifiuti alimentari prodotti a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali si applicano le disposizioni vigenti in materia".*

Ai commi 1 e 2 si ritrova la stessa formulazione ed il medesimo regime derogatorio già visto per quanto riguarda i residui di carico; il comma 3 invece contiene un riferimento all'eventualità che vengano adottate prescrizioni più rigorose in base al diritto internazionale, vuoi comunitario, vuoi convenzionale (tra cui spiccano eventuali modifiche all'Annesso V MARPOL).

Il comandante della nave che, lasciando il porto, non conferisca il *garbage*, è passibile di sanzione amministrativa pecuniaria da euro 3.000 a 30.000 ai sensi dell'art. 13 comma 3 d. lgs. 182/2003.

### **3.2.6.3 Sanzioni amministrative e obblighi di notifica**

Il comandante, come si è detto è tenuto alla compilazione del modulo di cui all'Allegato III del d. lgs. 182/2003; il modulo in questione deve essere consegnato all'autorità portuale, ai sensi dell'art. 6 comma 1:

- a) almeno 24 ore prima dell'arrivo nel porto di scalo, se detto porto e' noto;
- b) non appena il porto di scalo e' noto, qualora conosciuto a meno di 24 ore dall'arrivo;
- c) prima della partenza dal porto di scalo precedente, se la durata del viaggio e' inferiore a 24 ore

In violazione a questi comportamenti, è prevista all'art. 13 comma 2 la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 3.000 a 30.000.



### 3.3 I nuovi ecoreati

In questo Capitolo si esamineranno alcune delle disposizioni introdotte nel Codice Penale dalla legge n. 68 del 22 maggio 2015, in attuazione della Direttiva 2008/99 CE (vedi *supra* Par. 2.2.5.5); in particolare ci si soffermerà, per importanza e per criticità applicative, sulle disposizioni di cui agli artt. 452 *bis* e 452 *quater* del Codice Penale, contenute nel nuovo Titolo VI *bis* dello stesso.

#### 3.3.1 Il delitto di inquinamento ambientale

All'art. 452 *bis* del Codice Penale si legge: *“È punito con la reclusione da due a sei anni e con la multa da euro 10.000 a euro 100.000 chiunque abusivamente cagiona una compromissione o un deterioramento significativi e misurabili;*

- 1) *delle acque o dell'aria, di porzioni estese o significative del suolo o del sottosuolo;*
- 2) *di un ecosistema, della biodiversità, anche agraria, della flora e della fauna.*

*Quando l'inquinamento è prodotto in un'area naturale protetta o sottoposta a vincolo paesaggistico, ambientale, storico, artistico, architettonico o archeologico, ovvero in danno di specie animali o vegetali protette, la pena è aumentata”.*

La disposizione di apertura del Titolo VI *bis* costituisce la più importante innovazione *in subjecta materia*, determinando il superamento della tradizionale tutela costituita da fattispecie di pericolo astratto fondate sul superamento di valori soglia, a favore di delitti di danno o di pericolo concreto<sup>272</sup>.

Tale fattispecie si aggiunge alle ipotesi costruite sul superamento dei valori soglia<sup>273</sup>, volendo costituire un “[...] *livello di offesa all'ambiente superiore, connotato dalla compromissione o deterioramento significativi e misurabili*”<sup>274</sup>; l'art. 452 *bis* c.p. quindi non sostituirebbe i già esaminati illeciti legati alla navigazione in

---

<sup>272</sup> *Sub art. 452 bis c.p., C. RUGA RIVA in Codice penale commentato, E. DOLCINI G. MARINUCCI (a cura di), IV edizione, 2015, pag. 2106.*

<sup>273</sup> In particolare per importanza storica ed applicativa i valori soglia delimitati dall'area di non punibilità dettata dalla MARPOL cui fa richiamo espresso il d. lgs. 202/2007 (in riguardo ai quali si è detto *supra* al Par. 3.1.6).

<sup>274</sup> C. RUGA RIVA, *“I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68”*, 2015, Torino, pagg. 1 e 2.

tema di scarichi o di rifiuti, aggiungendo invece un livello superiore di tutela, finalizzato a sanzionare più gravemente ipotesi maggiormente lesive del bene giuridico.

Ciò si riverbera anche nella gravità della sanzione prevista: *in primis* si tratta, diversamente dalla maggior parte degli altri illeciti sin qui esaminati, di un delitto; inoltre prospetta una pena decisamente severa se raffrontata al restante panorama sanzionatorio in vigore a protezione dell'ambiente, perlopiù costituito da illeciti contravvenzionali.

Quello che la disposizione in esame sembra aggiungere è la condizione di "*compromissione o deterioramento significativo e misurabile*" delle risorse sia biotiche sia abiotiche.

La dicitura "*compromissione o deterioramento*" si è dimostrata non essere di facile lettura: è stata rigettata, in una recente pronuncia della Cassazione<sup>275</sup> l'interpretazione data dal Tribunale del riesame secondo la quale una "*compromissione o deterioramento*" verrebbero integrati da un inquinamento irreversibile. La Suprema Corte invece ha ribattuto che i due termini, uniti dalla congiunzione disgiuntiva "o", rappresentano due fatti diversi ed alternativi tra loro: il primo costituisce una "[...] *condizione di rischio o pericolo che potrebbe definirsi di <<squilibrio funzionale>>, perché incidente sui normali processi naturali correlati alla specificità della matrice ambientale o dell'ecosistema [...]*", mentre il deterioramento "[...] *come <<squilibrio strutturale>>, caratterizzato da un decadimento di stato o di qualità di questi ultimi*".

Di medesimo avviso la dottrina<sup>276</sup>, che vede nell'irreversibilità del danno ambientale la più grave fattispecie dell'art. 452 *quater* del Codice Penale.

Ulteriore elemento costitutivo del reato è rappresentato dalla coppia di aggettivi "*significativo e misurabile*"; è proprio questa duplice qualificazione del danno che segna una rottura con il sistema previgente (e fin qui esaminato): pur non previsto esplicitamente come elemento tipico delle altre sanzioni, il danno all'ambiente può sussistere anche quando vengono integrati fatti meno gravi<sup>277</sup>.

---

<sup>275</sup> Cass. Sez. III sent. 21 settembre 2016 (dep. 3 novembre 2016) n. 46170.

<sup>276</sup> C. RUGA RIVA, "Il delitto di inquinamento ambientale al vaglio della Cassazione: soluzione e spunti di riflessione" su [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it) pag. 5.

<sup>277</sup> Come nel caso dei reati di pericolo astratto di cui al d. lgs. 202/2007. A ciò poi si aggiunga il peculiare dettato della sanzione di cui all'art. 137 comma 13 TUA, che tipizza il danno ambientale in maniera implicita e procedendo *a contrario*, non richiedendo il verificarsi di un deterioramento o danno, bensì non punendo l'ipotesi in cui l'evento inquinante venga innocuizzato tramite i "[...] *processi fisici, chimici e biologici, che si verificano naturalmente in mare e purché in presenza di*

Si concederà di prospettare il rischio che una superficiale lettura della norma, unitamente alla diffusa tendenza delle Procure ad addebitare l'ipotesi più severa, potrebbe condurre alla contestazione dell'illecito in esame anche nell'ipotesi in cui si sia verificato un semplice danno.

D'altro canto bisogna dire che non è semplice identificare la gradazione di gravità del fatto commesso e, conseguentemente, la sanzione da applicarsi: il medesimo fatto infatti potrebbe essere punito sia per effetto della sanzione in esame, sia, come si è detto, da disposizioni meno gravi; a ciò si deve aggiungere la possibilità che il fatto commesso sia di una gravità tale da ricadere nell'area di tipicità dell'art. 452 *quater* c.p., ovvero il disastro ambientale.

Ciò non vale tuttavia, come sottolineato dalla dottrina<sup>278</sup>, per quanto riguarda le sanzioni aventi ad oggetto offese di pericolo astratto rappresentato dal superamento dei valori soglia, assorbite dall'art. 452 *bis* c.p.: tali sembrano essere le più rilevanti disposizioni in tema di inquinamento marino sin qui esaminate, comprese le sanzioni contenute nel d. lgs. 202/2007. Un *unicum* rappresenta invece l'art. 137 T.U.A., che tipizza il danno nella singolare maniera sopra esaminata.

È quindi proprio ad effetto della presenza del requisito di "*compromissione o deterioramento significativi e misurabili*" che tali sanzioni (ri)guadagnano un posto nel panorama sanzionatorio, quand'anche in riguardo ad offese di pericolo astratto. In altri termini, il non verificarsi di tali requisiti, non precluderebbe la sussistenza di una diversa offesa del bene giuridico tutelato, non più di danno bensì di pericolo.

Il risultato che ne deriva è una *progressione* sanzionatoria correlata alla gravità dell'offesa, lasciando buono spazio alle vecchie fattispecie; e, anzi, la fascia di offesa può astrattamente ampliarsi ancora maggiormente verso il basso, dato che l'area di non punibilità (ovvero in altre parole il limite dei valori soglia) viene delimitata dai criteri convenzionali MARPOL, di per sé estremamente flessibili<sup>279</sup>.

---

*preventiva autorizzazione da parte dell'autorità competente*". Alla peculiare formulazione dell'art. 137 comma 13 si devono aggiungere due ulteriori elementi perché possa integrarsi l'illecito: l'esiguità in senso quantitativo della sostanza sversata ("*quantità tali da essere resi rapidamente innocui [...]*") e la presenza di un'autorizzazione (come si è detto, retaggio storico dei sistemi previgenti, vedi Par. 3.1.2 e 3.1.4.).

<sup>278</sup> C. RUGA RIVA, "*I nuovi ecocreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68*", 2015, Torino, pag. 14.

<sup>279</sup> I valori soglia previsti dalla MARPOL agli Allegati I e II non si basano esclusivamente su criteri quantitativi, bensì anche su diversi ed ulteriori fattori, come la distanza dalla costa ed il flusso di scarico (v. Par. 3.1.3.2, 3.1.6.3): la flessibilità starebbe quindi nell'eventualità che si possa commettere una violazione pur non avendo superato i limiti strettamente quantitativi ma, ad esempio, esclusivamente quelli spaziali (distanza di 12 miglia dalla costa).

Ciò vale in particolare per il d.lgs. 202/2007 che fa espresso riferimento MARPOL<sup>280</sup>.

La prospettazione di questa "stratificazione" di vari livelli di gravità potrebbe essere minata dal fatto che talune disposizioni, prima tra tutte il dettato del d. lgs. 202/2007, contengono un rinvio esplicito non solo alla MARPOL, ma anche alle sostanze di cui agli Allegati I e II della stessa<sup>281</sup>: potrebbe quindi sorgere il dubbio che tali disposizioni siano speciali nei confronti della più generica disposizione in esame.

Tali dubbi sembrerebbero fugati dalla presenza all'art. 452 *bis* c. p. 1° capoverso dell'avverbio "*abusivamente*", presente anche nel testo degli artt. 452 *quater* e *sexies*; tale clausola dovrebbe significare "*in violazione di norme di legge statale o regionale [...] o in violazione di prescrizioni amministrative*"<sup>282</sup>: è opinione consolidata che si tratti di una clausola di illiceità speciale, equipollente all'espressione "*illecitamente*", *contra jus*<sup>283</sup>.

Non è difficile immaginare che l'abusività *de qua* possa valere anche per le convenzioni internazionali come la MARPOL<sup>284</sup>, data la produzione di effetti giuridici delle stesse, quand'anche di diritto penale<sup>285</sup>: la locuzione "*abusivamente*" è stata

---

<sup>280</sup> All'art. 2 d. lgs. 202/2007; si veda *supra* Par. 3.1.6.3.

<sup>281</sup> Si ricorderà anche il riferimento alle "*convenzioni internazionali vigenti in materia*" contenuto all'art. 137 TUA, la cui indeterminatezza ha suscitato non pochi dubbi interpretativi (v. *supra* Par. 3.1.4 e 3.1.5).

<sup>282</sup> C. RUGA RIVA, "*I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68*", 2015, Torino, pagg. 6 e 7.

<sup>283</sup> C. RUGA RIVA, "*I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68*", 2015, Torino, pag. 9; tale orientamento è stato poi confermato dalla Sentenza Cass. Sez. III sent. 21 settembre 2016 (dep. 3 novembre 2016) n. 46170, commentata da C. RUGA RIVA, "*Il delitto di inquinamento ambientale al vaglio della Cassazione: soluzione e spunti di riflessione*" su [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), che affronta la tematica a pagg. 3 e segg.

<sup>284</sup> Comprendere nell'"*abusivamente*" la MARPOL ed altre convenzioni di riferimento si concreta, come si è detto in merito alla "*stratificazione*" dei vari livelli di offesa, più in ragione di una ricomprensione delle sostanze elencate nell'area di punibilità dell'art. 452 *bis*, piuttosto che in ottica di una non punibilità degli scarichi effettuati in rispetto della MARPOL o delle c.d. *microviolazioni*, appartenenti all'area sanzionata dalle disposizioni descritte nei Capitoli 3.1 e 3.2.

<sup>285</sup> Come è stato nei confronti delle *Disposizioni per la difesa del mare*, pur rappresentando in quell'occasione una causa di non punibilità, e quindi una disposizione favorevole, e non la base giuridica di natura convenzionale per l'applicazione di una sanzione, indubbiamente sfavorevole (vedi *supra* 3.1.3.2).

infatti inserita, su spinta delle associazioni ambientaliste<sup>286</sup>, proprio per evitare l'*empasse* cui si sarebbe giunti adottando la (più restrittiva) soluzione votata in un primo momento<sup>287</sup>.

Il punto, sicuramente non di poco conto, può pur sempre trovare più agile rimedio nell'espresso divieto di sversamento contenuto nelle disposizioni sopra esaminate, come l'art. 4 del d. lgs. 202/2007<sup>288</sup> o ancora nei generici divieti in materia di rifiuti contenuti nel Testo Unico Ambiente.

Un ulteriore aspetto critico sottolineato da taluna dottrina<sup>289</sup> in merito al requisito dell'*abusività* lo si riscontra nel caso in cui l'inquinamento (o peggio, il

---

<sup>286</sup> Muovendo dalle tesi del Professor Ruga Riva, che aveva commentato il testo di legge in corso di adozione, Legambiente ed il WWF avevano richiesto di modificare il punto in esame (rispetto alla formulazione originaria di cui alla nota successiva); in realtà l'obiezione muoveva da problematiche diverse rispetto a quelle incontrate nella disciplina in esame: in C. RUGA RIVA, "Commento al testo base sui delitti ambientali adottato dalla Commissione giustizia della Camera", in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), pagg. 2 e 3 infatti si legge: "[...] Rispetto a formule più sintetiche, la nuova dizione appare idonea ad espungere dall'ambito di applicazione della disposizione violazioni di principi (ad es. di precauzione, di prevenzione ecc., cfr. art. 3-terd.lgs. n. 152/2006) non tradottisi in specifici precetti muniti di autonome sanzioni amministrative o penali, così come di prescrizioni contenute in autorizzazioni amministrative non strettamente funzionali alla tutela dell'ambiente (ma, poniamo, come spesso accade, del territorio, del paesaggio, della salute o del decoro urbano). A rigore la condotta di inquinamento può consistere non solo nella violazione di precetti in tema di acque, aria e rifiuti (secondo quanto previsto nell'art. 3, lett. a. della direttiva 2008/99 CE), ma anche di inquinamento acustico, di OGM, di materiali radioattivi, di sostanze chimiche e di ogni altra materia riconducibile alla nozione –notoriamente complessa– di ambiente: si pensi, come caso particolarmente controverso, al delitto di incendio boschivo, specie nella forma aggravata del <<danno grave, esteso e persistente all'ambiente>>".

<sup>287</sup> Ovvero: "in violazione di disposizioni legislative, regolamentari o amministrative, specificamente poste a tutela dell'ambiente e la cui inosservanza costituisce di per sé illecito penale o amministrativo".

<sup>288</sup> Pur sempre limitato alle sostanze di cui agli Allegati I e II della MAPOL, aventi ad oggetto, si ricorderà, le sostanze decisamente più nocive per l'ambiente, ovvero gli idrocarburi e le sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa; il divieto di cui all'art. 4 è generico e slegato dalle sanzioni, disposte agli artt. 8 e 9: chi scrive pertanto ritiene possa rappresentare una base giuridica sufficiente ed indipendente perché il comportamento possa essere abusivo ai sensi dell'art. 452 bis del Codice Penale.

<sup>289</sup> In questo senso G. AMENDOLA, "La prima sentenza della Cassazione sul delitto di inquinamento ambientale" su [www.questionegiustizia.it](http://www.questionegiustizia.it); di diverso avviso C. RUGA RIVA, "Il delitto di inquinamento ambientale al vaglio della Cassazione: soluzione e spunti di riflessione" su [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), pag. 3: "[...] mi limito ad osservare che la giurisprudenza da tempo si riserva il potere-dovere di sindacare la legittimità dei titoli abilitativi, negandola in caso di collusione

disastro!) avvenga in presenza di un titolo abilitativo ottenuto mediante un comportamento illecito (frode, corruzione, abuso di ufficio).

Quindi, riassumendo, non vi sarebbe specialità per la presenza dell'abusivamente, che ricomprenderebbe al suo interno anche le clausole di anti giuridicità alla lettera ben più specializzanti; d'altro canto vi si potrebbe opporre che l'attributo dell'abusività, perché possa rendere essa stessa "speciale" l'art. 452 *bis* c.p., dovrebbe fondarsi su convenzioni internazionali o norme penali prive di sanzione. Così sarebbe per lo sversamento di idrocarburi, vietato sia dalla MARPOL, sia dall'art. 4 d. lgs. 202/2007<sup>290</sup>.

Vero è che si tratterebbe però di un richiamo, da un lato ad una convenzione internazionale, dall'altro al precetto di una norma penale già sanzionato dagli illeciti contenuti nel d. lgs. 202/2007 stesso (agli artt. 8 e 9). I detrattori di questa lettura quindi, da un lato potrebbero obiettare l'utilizzo infrapenale di altri precetti penali, dall'altro la loro decontestualizzazione, applicandone il divieto all'esterno dei *corpora* legislativi di riferimento. A ciò si aggiunga la dubbia applicabilità dei generici divieti convenzionali.

Il respingimento di questa lettura null'altro comporterebbe se non la riapertura della strada verso una nuova valorizzazione degli elementi specializzanti contenuti nelle varie discipline sanzionatorie, costituite proprio dagli espliciti richiami alle Convenzioni internazionali, nonché alla materia dello *shipping*.

Si tratta di un'eventualità discutibile, perché produrrebbe l'effetto di sanzionare più lievemente l'inquinamento quando prodotto dalle navi durante la navigazione; un risultato tuttavia giustificabile in chiave storica, per la minor tutela da sempre riservata all'ambiente marino<sup>291</sup>, unitamente alla minore offensività alla salute umana.

Dal punto di vista soggettivo poi, l'articolo in esame sanziona esclusivamente le ipotesi dolose, anche a titolo di dolo eventuale, un'ipotesi sicuramente non priva di applicazioni pratiche *in subjecta materia*; le ipotesi colpose sono relegate alla sfera dell'art. 452 *quinquies* del Codice, di cui si tratterà *infra* al Paragrafo 3.3.3.

---

*tra privato e pubblico ufficiale o in altri casi in cui essi siano il frutto di reati [...] così come, in modo più problematico, nel caso di macroscopica contrarietà alle norme di settore [...]"*

<sup>290</sup> "Fatto salvo quanto previsto all'articolo 5 (ove sono elencate le esimenti MARPOL ndr), nelle aree di cui all'art. 3, comma 1, è vietato alle navi, senza alcuna discriminazione di nazionalità, versare in mare le sostanze inquinanti di cui all'articolo 2, comma 1 lett. b), o causare lo sversamento di dette sostanze" (art. 4 d. lgs.202/2007).

<sup>291</sup> Si veda anche il capitolo introduttivo 1.1 e 1.2.

Al comma 2 è poi prevista un'aggravante contestabile nel caso in cui l'inquinamento sia “[...] *prodotto in un’area naturale protetta o sottoposta a vincolo paesaggistico, ambientale, storico, artistico, architettonico, o archeologico, ovvero in danno di specie animali o vegetali protette* [...]”<sup>292</sup>; lo stesso è disposto all’art. 452 *quater* c.p., per quanto riguarda il delitto di disastro ambientale.

Sembrirebbe logico leggere nell’inciso un riferimento non già al luogo in cui l’inquinamento viene prodotto, quanto piuttosto all’area che subisce i danni causati dallo stesso: tutt’altro che peregrina è l’ipotesi in cui le sostanze inquinanti raggiungano le coste (ove sono siti la maggior parte dei luoghi sottoposti a vincolo ambientale), trasportate dal vento e dalla corrente!

### **3.3.1.1 La fattispecie di morte o lesioni come conseguenza della commissione dei fatti di cui all’art. 452 bis**

Nel successivo art. 452 *ter* c.p. è poi prevista la fattispecie di morte o lesioni come conseguenza del delitto di inquinamento ambientale<sup>293</sup>: si tratta, ad opinione di chi scrive, di un delitto aggravato dall’evento (morte o lesioni), pur non mancando opinioni discordanti che vedono nella fattispecie in esame una circostanza aggravante<sup>294</sup>.

Ciò che invece preme sottolineare è la difficile applicabilità del delitto di cui all’art. 452 *ter* c.p. *in subjecta materia*: quella che sembra essere la *ratio* della disposizione in esame è quella di proteggere il bene della salute e dell’incolumità delle persone da eventi inquinanti aventi effetti di lungo periodo sull’ambiente. Ora, come si è anche visto in fase introduttiva, gli eventi inquinanti nello *shipping* sono

---

<sup>292</sup> Si ricorda in questa sede come l’elencazione delle aree marine protette sia contenuta nelle *Disposizioni per la difesa del mare*, anche conosciute come “legge quadro” in ambito della tutela e la protezione dell’ambiente marino; ulteriori disposizioni e correttivi sono stati poi apportati, per quanto riguarda la tutela delle aree protette, nella legge 394/1991.

<sup>293</sup> “(1) *Se da uno dei fatti di cui all’art. 452 bis deriva, quale conseguenza non voluta dal reo, una lesione personale, ad eccezione delle ipotesi in cui la malattia ha una durata non superiore ai venti giorni, si applica la pena della reclusione da due anni e sei mesi a sette anni; se ne deriva una lesione grave, la pena della reclusione da tre a otto anni; se ne deriva una lesione gravissima, la pena della reclusione da quattro a nove anni; se ne deriva la morte, la pena della reclusione da cinque a dieci anni.* (2) *Nel caso di morte di più persone, di lesioni di più persone, ovvero di morte di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per l’ipotesi più grave, aumentata fino al triplo, ma la pena della reclusione non può superare gli anni venti*” (art. 452 *ter* c.p.).

<sup>294</sup> Per approfondimenti si rinvia a C. RUGA RIVA, “*I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68*”, 2015, Torino, pagg. 19 e segg.

perlopiù dovuti a naufragi o altri eventi catastrofici (collisioni, *etc.*) o, ancora, malfunzionamenti. Seppur infatti l'art. 452 *ter* c.p. si applichi solo alle ipotesi di cui all'art. 452 *bis* c.p., e di conseguenza alle ipotesi dolose, la possibilità di configurare una responsabilità fondata sull'elemento psicologico del dolo *eventuale* riapre il campo a moltissimi possibili scenari (come nel caso in cui il comandante scelga di proseguire nella propria rotta ignorando un avviso di burrasca? Oppure un guasto o un malfunzionamento?).

Alla luce di ciò sembrerebbe quindi doveroso operare un distinguo, o perlomeno porsi un interrogativo, in merito alla portata della norma in questione: nel caso in cui taluni membri dell'equipaggio dovessero perire durante un naufragio in cui è avvenuto un evento inquinante, e l'evento morte sia causato proprio dalle sostanze fuoriuscite in occasione del naufragio (fumi, idrocarburi, vapori, incendi *etc.*) è comunque applicabile l'art. 452 *ter* c.p.?

Ad avviso di chi scrive infatti, l'elemento psicologico del dolo *eventuale* sarebbe insufficiente per ricoprire la sua qualità di fondamento dell'ipotesi di cui all'articolo 452 *ter* c.p. nel caso in cui si tratti di naufragio: in breve, è plausibile che si configuri l'eventualità dell'evento morte o delle lesioni così come si verifichi la perdita accidentale di carico in mare; è però difficile che ci si possa prefigurare un evento di inquinamento tale da causare la morte.

In sostanza, anche nella più tragica delle ipotesi, sarebbe il naufragio a causare la morte o le lesioni, mentre l'inquinamento (ovvero il *deterioramento significativo e misurabile*) avverrebbe grazie alla permanenza degli agenti inquinanti nell'ambiente, e quindi in un secondo momento; non solo: a livello logico, l'evento scatenante il danno per la salute o la vita umana è incontestabilmente il naufragio, da cui poi sono derivati i fatti di inquinamento. Sul piano pratico quindi, sarebbe più corretto, sempre ad opinione dello scrivente, contestare l'inquinamento ambientale in concorso con il reato di omicidio (colposo) ovvero, per quanto peregrina possa sembrare tale evenienza, con il reato di cui all'art. 586 c.p. nel caso di inquinamento doloso.

Altro problema è la coordinazione con la morte o lesioni avvenute in conseguenza di un disastro ambientale, per via di una disparità di trattamento sanzionatorio tra la (più lieve) sanzione di cui all'art. 452 *bis* c.p. e quella di cui all'art. 452 *quater* non solo più grave, ma anche più "adatta", anche in ragione del fatto che il reato è anche costituito da un'"[...] *offesa alla pubblica incolumità in*



*ragione della rilevanza del fatto per l'estensione della compromissione o dei suoi effetti lesivi ovvero per il numero delle persone offese o esposte a pericolo*<sup>295</sup>.

### 3.3.2 Il nuovo disastro ambientale

La novella del 2015 ha introdotto una nuova figura di disastro ambientale, in luogo della polivalente disposizione del *Disastro innominato* (artt. 434 e 449 c.p.<sup>296</sup>), in attuazione della Direttiva 2008/99 CE<sup>297</sup>, che però richiedeva agli Stati membri di incriminare *“lo scarico, l'emissione o l'immissione illeciti di un quantitativo di sostanze o radiazioni ionizzanti nell'aria, nel suolo o nelle acque che provochino o possano provocare il decesso o lesioni gravi alle persone o danni rilevanti alla qualità dell'aria, alla qualità del suolo o alla qualità delle acque, ovvero alla fauna o alla flora”*.

Il testo della nuova figura, all'art. 452 *quater* del Titolo VI del Codice Penale, recita: *“Fuori dai casi previsti dall'articolo 434, chiunque abusivamente cagiona un disastro ambientale e' punito con la reclusione da cinque a quindici anni. Costituiscono disastro ambientale alternativamente:*

---

<sup>295</sup> Per un esame più approfondito dei profili di incostituzionalità (ed una possibile soluzione) si veda C. RUGA RIVA, *“I nuovi ecreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68”*, 2015, Torino, pagg. 22 e segg.

<sup>296</sup> In materia ambientale la fattispecie del disastro c.d. *innominato* ha conosciuto, almeno fino all'introduzione della disposizione in esame, una fortuna non indifferente, anche per far fronte alla tenuità delle disposizioni, di natura perlopiù contravvenzionale, sanzionatorie presenti nel Testo Unico Ambiente (M. CAPPAL, *“Un <<disastro>> del legislatore: gli incerti rapporti tra l'art. 434 c.p. ed il nuovo art. 452 quater c.p.”* su [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), pag. 3); peraltro, l'art. 434 c.p. è stato oggetto, com'è noto, di questione di legittimità costituzionale: la Corte, con sentenza 327/2008, ritenendo non fondata la questione di legittimità, ha altresì delineato a quali condizioni la fattispecie del disastro innominato può essere utilizzata per fondare la figura giuridica del disastro ambientale consentendo di rispettare il principio di tassatività e determinatezza affermando che: *“[...] la analisi di insieme dei delitti compresi nel Capo I del Titolo VI consente in effetti di delineare una nozione unitaria di disastro i cui tratti qualificanti si apprezzano sotto un duplice e concorrente profilo. Da un lato sul piano dimensionale si deve essere al cospetto anche di un evento distruttivo di proporzioni straordinarie, anche se non necessariamente immani, atto a produrre effetti dannosi gravi, complessi ed estesi. Dall'altro lato sul piano della proiezione offensiva, l'evento deve provocare –in accordo con la oggettività giuridica delle fattispecie criminose in questione (la pubblica incolumità)- un pericolo per la vita o per l'integrità fisica di un numero indeterminato di persone, senza che peraltro sia richiesta anche la verifica della morte o delle lesioni di uno o più soggetti [...]”*.

<sup>297</sup> Vedi *supra* Paragrafo 2.2.5.5.

- 1) *l'alterazione irreversibile dell'equilibrio di un ecosistema;*
- 2) *l'alterazione dell'equilibrio di un ecosistema la cui eliminazione risulti particolarmente onerosa e conseguibile solo con provvedimenti eccezionali;*
- 3) *l'offesa alla pubblica incolumità in ragione della rilevanza del fatto per l'estensione della compromissione o dei suoi effetti lesivi ovvero per il numero delle persone offese o esposte a pericolo.*

*Quando il disastro e' prodotto in un'area naturale protetta o sottoposta a vincolo paesaggistico, ambientale, storico, artistico, architettonico o archeologico, ovvero in danno di specie animali o vegetali protette, la pena e' aumentata".*

La disposizione si apre con un'espressa clausola di riserva nei confronti dell'art. 434 c.p.; il disastro c.d. *innominato* quindi, per espressa previsione del legislatore, non scompare del tutto dal panorama del diritto ambientale, ponendo il commentatore di fronte a talune problematiche che non hanno mancato di suscitare la perplessità di parte della dottrina<sup>298</sup>.

Come ha però evidenziato un commentatore<sup>299</sup>, "[...] *la clausola di riserva in commento sembra consentire l'applicazione della figura generale del disastro innominato tutte le volte in cui il disastro verificatosi in ambito ambientale non integra i requisiti specializzanti di cui all'art. 452 quater. La clausola non riguarda dunque un medesimo fatto, astrattamente ricadente in entrambe le fattispecie*<sup>300</sup>". La riserva, sempre secondo la medesima dottrina, sarebbe quindi "*superflua*": "[...] *ha il senso <<pedagogico>> di ricordare all'interprete che ciò che non rientra nel nuovo delitto potrebbe rientrare nella fattispecie generale del delitto innominato; e di sottolineare che non vi è stata alcuna abolitio criminis*". Tale affermazione appare assolutamente condivisibile.

Il nuovo delitto di disastro ambientale infatti pone l'accento più sull'evento disastroso per l'ambiente, piuttosto che su di un'offesa alla pubblica incolumità che ora non è più un elemento costitutivo della fattispecie (di disastro ambientale in senso stretto, ovvero dei fatti descritti ai punti 1) e 2) del comma 2 dell'art. 452

---

<sup>298</sup> M. CAPPAL, "Un <<disastro>> del legislatore: gli incerti rapporti tra l'art. 434 c.p. ed il nuovo art. 452 quater c.p." su [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it).

<sup>299</sup> C. RUGA RIVA, "I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68", 2015, Torino, pag. 26.

<sup>300</sup> Tale assunto è avvalorato dal fatto, sempre secondo C. RUGA RIVA, "I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68", 2015, Torino, pag. 26, che "[...] del resto, anche sul piano letterale, non si è inserita (nell'art. 434 c.p.) una formula quale <<salvo che il fatto costituisca più grave reato>> (come in altre nuove fattispecie: vedi ad es. art. 452 sexies e art. 452 septies), bensì l'espressione <<fuori dai casi previsti dall'art. 434>>".

*quater* c.p.); giustamente infatti è stata sottolineato da parte della dottrina<sup>301</sup> di come si tratti di due fattispecie *alternative* tra loro, come si dirà più approfonditamente poco sotto.

Anche all'art. 452 *quater* c.p. è presente l'avverbio "*abusivamente*", così come nel delitto di inquinamento ambientale visto *supra* (v. Par. 3.3.1), di cui se ne possono applicare i principi; tuttavia, data anche la natura diversa (e più grave) della fattispecie, il dettato della disposizione può lasciare spiazzati: un commentatore ha sottolineato come appaia ben più complesso configurare un'ipotesi in cui il disastro non sia abusivo<sup>302</sup>.

In realtà, a mio sommo avviso, l'*abusività* va intesa, in particolar modo nella disposizione in oggetto, nel senso di non punire l'evento fortuito ed imprevedibile, in specie nella sua formulazione colposa (di cui si dirà nel Paragrafo successivo). In aggiunta a ciò, vi è da considerare tutti quei comportamenti, pur inquinanti, effettuati nel rispetto dei valori-soglia: in definitiva, ancora una volta, la clausola sarebbe da interpretare come *contra jus*, ovvero "nei casi non consentiti dalla legge"<sup>303</sup>.

Costituiscono, come si è accennato, disastro ambientale ai sensi dell'art. 452 *quater* c.p. due distinti eventi, uno riguardante l'ambiente costituito *alternativamente* dai punti 1) e 2) del comma 2; l'altro concerne l'offesa della pubblica incolumità in ragione dell'estensione del danno (ambientale) ovvero del numero delle persone messe in pericolo (punto 3) comma 2).

Il danno ambientale di cui ai punti 1) e 2) è costituito da un'alterazione "*irreversibile di un ecosistema*" oppure "[...] *dell'equilibrio di un ecosistema la cui eliminazione risulti particolarmente onerosa e conseguibile solo con provvedimenti eccezionali*"; posto che in ogni caso sarebbe difficile sancire quando un'alterazione possa dirsi *irreversibile* in senso terminologico, appare chiaro che l'"alterazione" da

---

<sup>301</sup> C. RUGA RIVA, "*I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68*", 2015, Torino, pagg. 32-33.

<sup>302</sup> Come già visto *supra* al Par. 3.3.1 non mancano posizioni critiche in merito a tale dicitura; si vuole qui citare G. AMENDOLA, "*Delitti contro l'ambiente: arriva il disastro ambientale <<abusivo>>*" in [www.lexambiente.it](http://www.lexambiente.it), il quale sostiene (a modesto avviso di chi scrive, erroneamente) l'assimilabilità del requisito dell'abusività alla presenza di un'autorizzazione amministrativa (ponendo poi un ulteriore quesito, in merito all'abusività dell'autorizzazione stessa; dubbio già fugato *supra*, riportando le parole di C. RUGA RIVA, "*Il delitto di inquinamento ambientale al vaglio della Cassazione: soluzione e spunti di riflessione*" su [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), pag. 3).

<sup>303</sup> "*Abusivamente*" avrebbe quindi il medesimo significato della clausola, virgolettata, presente all'art. 674 c.p.; in questo senso C. RUGA RIVA, "*I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68*", 2015, Torino, pag. 30.

prenderci come riferimento perché si possa considerare integrata la fattispecie sia quella di cui al punto 2), ovvero l'ipotesi meno grave.

Si tratta di un nocumento all'ecosistema talmente grande ed, apparentemente, talmente difficile da eliminare, che devono essere presi dei provvedimenti speciali per garantire la rimozione degli effetti.

Il lettore peraltro non è nuovo alla dicitura di cui al punto 2) comma 2; essa è infatti identica alle ipotesi contravvenzionali di cui agli artt. 8 e 9 di cui al d. lgs. 202/2007<sup>304</sup> nelle loro formulazioni aggravate: tali disposizioni risultano quindi assorbite dal (più recente e più grave) delitto di disastro ambientale.

L'effetto che quella che sembrerebbe essere una disattenzione (quantomeno lessicale) del legislatore produce nell'ordinamento è tuttavia paradossale, diventando *disastro* quello che era un "*danno di particolare gravità*" (peraltro sanzionato mediante contravvenzione), fatto che, logicamente, sarebbe stato da ricondurre piuttosto al disposto dell'art. 452 *bis* del Codice Penale.

Il punto 3), infine, incrimina una contaminazione ambientale tale da ledere la pubblica incolumità. Il fatto tipico è scisso in due diversi eventi, il primo è un evento inquinante spazialmente esteso oppure dagli effetti particolarmente lesivi. Il secondo concerne invece un fatto, sempre di natura ambientale, tale da offendere un considerevole numero di persone.

Alla luce di ciò, e sempre tenendo conto di quanto detto al Paragrafo precedente in merito ai naufragi in mare, sarebbe opportuno chiedersi che tipo di danno potrebbe derivare per la salute delle persone in seguito a un disastro ambientale avvenuto in mare. Oppure ancora come si potrebbe ledere la pubblica incolumità, il bene giuridico qui tutelato, mediante un evento inquinante che di fatto danneggerebbe invece l'ecosistema marino.

Data la complessità della vicenda e l'impossibilità di una risposta, si è scelto di lasciare aperto un interrogativo *in parte qua*<sup>305</sup>.

---

<sup>304</sup> Si ricorderà infatti che, ai sensi dei commi 3 degli artt. 8 e 9 d. lgs. 202/2007 "*Il danno si considera di particolare gravità quando l'eliminazione delle sue conseguenze risulta di particolare complessità sotto il profilo tecnico, ovvero particolarmente onerosa o conseguibile solo con provvedimenti eccezionali*".

<sup>305</sup> Dopotutto si tratta di un problema non nuovo nel diritto penale dell'ambiente: per approfondimenti in tema diritto penale dell'ambiente e teoria del bene giuridico si veda tra tutti C. RUGA RIVA, "*Diritto penale dell'ambiente*", III ed., 2015, pag. 9.

### 3.3.3 Le fattispecie colpose e di pericolo

La formulazione dell'art. 452 *quinqüies* c.p.<sup>306</sup> induce la dottrina<sup>307</sup> a credere che si tratti di un delitto aggravato dall'evento, piuttosto che una circostanza attenuante: tale affermazione è pienamente condivisibile alla luce dell'autonomia che gode la disposizione in esame.

Dopotutto, come sottolineato dalla medesima dottrina, riconoscere tale disposizioni come mere aggravanti potrebbe condurre il giudice a deciderne l'equivalenza o la soccombenza rispetto ad una qualsiasi altra aggravante, causando l'effetto deviante di sanzionare un fatto commesso in maniera colposa con le pene previste per i (più gravi) fatti dolosi<sup>308</sup>.

Medesima conclusione si potrebbe raggiungere per la fattispecie di pericolo di inquinamento o di disastro ambientale prevista all'art. 452 *quinqüies* comma 2 del Codice Penale. Tale ipotesi potrebbe essere contestata in futuro nel caso di perdita di carico (inquinante) trasportato in imballaggi o fusti rimasti sigillati dopo la caduta in mare<sup>309</sup>.

---

<sup>306</sup> All'art. 452 *quinqüies* c.p., intitolato "Delitti colposi contro l'ambiente", si legge: "Se taluno dei fatti di cui agli articoli 452-bis e 452-ter è commesso per colpa, le pene previste dai medesimi articoli sono diminuite da un terzo alla metà"

<sup>307</sup> C. RUGA RIVA, "I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68", 2015, Torino, pagg. 37 e segg.

<sup>308</sup> Ipotesi tutt'altro che peregrina, vista anche l'aggravante, di cui si è fatto cenno sopra al Par. 3.3.1, prevista al comma 2 dell'art. 452 *bis* c.p. e al comma 2 dell'art. 452 *quater* c.p.

<sup>309</sup> Si tratta di un caso tutt'altro che scolastico: taluni ricorderanno tra tanti il caso della *Eurocargo Venezia*, la quale aveva perso parte del proprio carico in occasione di un fortunale che l'aveva sorpresa al largo delle coste toscane. Il caso, che pur aveva destato un discreto scalpore mediatico, si è concluso con l'assoluzione del Comandante della nave, cui erano stati contestati inizialmente i reati di naufragio e disastro innominato (Sent. Trib. Livorno n. 172 del 17/03/15, depositata il 30/04/2015, *inedita*), poi il reato di inquinamento colposo previsto all'art. 9 del d. lgs. 202/2007 (Sent. Trib. Livorno n. 456 del 01/10/2015, depositata il 16/11/2015, *inedita*). Pur assolvendo il Comandante per diversi motivi, preme qui sottolineare l'inadeguatezza della contestazione della contravvenzione di cui all'art. 9 del d. lgs. 202/2007: tale decreto, come visto *supra* al Par. 3.1.6, sanziona esplicitamente le violazioni per le sostanze elencate Annessi I e II MARPOL; tale disposto avrebbe dovuto risultare in questo caso limitante, non potendo la contaminazione di idrocarburi delle sostanze tossiche trasportate essere idonea a far rientrare tali materiali nella normativa convenzionale.

### 3.3.4 I termini di prescrizione per i delitti di cui al Titolo VI *bis* c.p.

Una disposizione di grande importanza è quella contenuta all'art. 1 comma 9 della l. 68/2015 che, intervenendo sull'art. 157 del codice penale, raddoppia i termini di prescrizione per tutti i delitti di cui al titolo VI *bis*.

I termini andrebbero quindi calcolati partendo dal massimo edittale, applicando poi la diminuzione minima di 1/3 (solo per le ipotesi colpose), raddoppiando *ex art.* 157 c.p., in aggiunta ad ¼ ulteriore per gli atti interruttivi.

Alla luce di ciò i termini dovrebbero risultare in 12 anni (15 in caso di atti interruttivi) per l'inquinamento ambientale colposo, a 20 anni (25 in caso di atti interruttivi) per l'ipotesi dolosa. Per quanto riguarda il disastro ambientale invece, si raggiungono i 30 anni (37 anni e 6 mesi) per la formulazione dolosa, 20 anni per l'ipotesi colposa (25 anni).

### 3.4 Le emissioni

Un ultimo settore da trattare nella parte di questo scritto dedicata agli illeciti ambientali che possono essere commessi durante la navigazione è quello delle emissioni; per emissioni deve intendersi quell'inquinamento causato dai gas trasportati all'interno delle cisterne, sia pure in forma liquida, nonché le emissioni causato dai vapori prodotti dai residui del carico sprigionate delle c.d. morchie (della cui infiammabilità e nocività si è già detto quando si è spiegata la necessità di lavare le cisterne per prevenirne la formazione) o dal carico stesso.

Tali emissioni sono penalmente sanzionate dall'art. 674 c.p. intitolato *Getto pericoloso di cose*, che punisce, con sanzione alternativa dell'arresto o ammenda, chiunque "[...] nei casi non consentiti dalla legge, provoca emissioni di gas, di vapori o di fumo". La portata residuale della sanzione, unitamente alla tenuità della stessa (peraltro oblazionabile), suggeriscono di rinviare ad altri scritti la trattazione<sup>310</sup>; basti in questa sede evidenziare come l'emissione, perché possa dirsi punibile ai sensi dell'art. 674 c.p., debba essere tale da nuocere al bene giuridico protetto, ovvero la pubblica incolumità<sup>311</sup>: difficilmente si potrebbe ravvisare un tale evento con un'emissione che avvenga in mare aperto<sup>312</sup> (quand'anche accertata).

Ciò perlomeno a dar credito alla lettura maggioritaria che dottrina e giurisprudenza<sup>313</sup> danno della norma, condivisibilmente ravvisando una fattispecie di *pericolo concreto*, piuttosto che di *pericolo astratto*.

Ai tipi di emissioni sopra riportate si deve aggiungere una non meno importante categoria, costituita dai gas prodotti dalla combustione di gasolio marino non conforme al dettato del Titolo III, Parte V: l'inosservanza è sanzionata ai sensi del comma 2 dell'art. 296 TUA.

---

<sup>310</sup> Si vedano *sub art. 674 c.p.*, S. MILESI, *Codice penale commentato*, M. MARINUCCI, G. DOLCINI, 2015, pagg. 1509 e segg., L. RAMACCI, *Diritto penale dell'ambiente*, II edizione, Padova, 2009, pagg. 433 e segg., C. RUGA RIVA, *Diritto penale dell'ambiente*, IV edizione, 2015, pagg. 210 e segg.

<sup>311</sup> In questo senso *sub art. 674 c.p.*, S. MILESI, *Codice penale commentato*, M. MARINUCCI, G. DOLCINI, 2015, pag. 1510.

<sup>312</sup> Perlomeno si dovrebbe essere in presenza di un'emissione costituita da una sostanza decisamente nociva per la vita umana, considerata l'altissima dispersione dei gas nell'atmosfera (e la presenza di vento in alto mare); l'offesa peraltro dovrebbe essere comprovata dai rilevatori di vapori in dotazione all'equipaggio. Ovviamente diversi criteri valutativi andrebbero in vicinanza delle coste, in particolare durante le operazioni di carico-scarico.

<sup>313</sup> Si veda sul punto *sub art. 674 c.p.* S. MILESI, *Codice penale commentato*, M. MARINUCCI, G. DOLCINI, 2015, pagg. 1509 e segg.

### 3.4.1 Le disposizioni in materia di combustibili marini, in attuazione dell'Annesso VI MARPOL e successive modifiche

La regolamentazione in materia di combustibili marini è stata inserita nel Testo Unico in attuazione della Direttiva 2005/33 CEE<sup>314</sup> che modificava la precedente Direttiva 1999/32 CEE, emanata in ottemperanza del più recente Allegato MARPOL; le più recenti modifiche all'Allegato VI poi hanno portato all'emanazione della Direttiva 2012/33 CEE<sup>315</sup>, poi attuata con il d.lgs. 16 luglio 2012 n. 112.

Quest'ultimo intervento adeguava la normativa contenuta nel Testo Unico Ambiente ai più stringenti dettami contenuti nell'ultima modifica all'Allegato VI MARPOL; venivano pertanto in questo senso corretti gli artt. 292 e 295 T.U.A., contenenti ora criteri rispondenti al dettato convenzionale.

Gli obblighi di cui all'art. 295 commi 1, 2, 3, 4 T.U.A. si estendono a tutte le navi battenti bandiera italiana, ovunque esse si trovino (costituendo un'eccezione rispetto ai criteri giurisdizionali convenzionali vigenti in materia<sup>316</sup>) ovvero per le navi battenti diversa bandiera che si trovano in un porto italiano, ovvero attraversano le acque territoriali italiane, la zona economica esclusiva, o ancora le zone di protezione ecologica.

Medesimi criteri vanno applicati alle navi passeggeri battenti bandiera italiana; le navi passeggeri battenti diversa bandiera soggiacciono alle stesse regole nel momento in cui stazionano in un porto italiano (art. 295 comma 6 T.U.A.).

Le navi ormeggiate nei porti italiani battenti qualsiasi bandiera non sono sanzionabili nel caso in cui l'ormeggio duri meno di 2 ore oppure la nave stazioni a motori spenti alimentata dal sistema elettrico di terra (art. 295 comma 9 T.U.A.)

I surriportati obblighi non si applicano alle navi da guerra ovvero alle navi prestanti servizio militare, alle navi utilizzate in situazioni di emergenza al fine di garantire la sicurezza di altra nave o della vita in mare, o anche a combustibili destinati a trasformazione prima dell'utilizzo. Inoltre non soggiacciono a sanzione le

---

<sup>314</sup> Di cui si è detto al Par. 2.2.4.2.

<sup>315</sup> Si veda per approfondimenti *supra* Par. 2.2.4.2.

<sup>316</sup> Sebbene verosimilmente *l'enforcing* del disposto MARPOL verrà comunque presumibilmente esercitato dalle analoghe disposizioni degli Stati costieri. Si dirà più approfonditamente dei criteri giurisdizionali convenzionali, nel Capitolo dedicato alla *Giurisdizione*, Cap. 5.



navi le cui emissioni non rispettano i criteri indicati a causa del “[...] *danneggiamento della stessa o delle relative attrezzature*” purché siano stati presi tutti i provvedimenti possibili per riparare celermente il danno (una volta scoperto), ovvero ridurre il più possibile le emissioni in eccesso, salvo che il malfunzionamento o danno non siano derivati da dolo o colpa del comandante o dell’armatore (art. 295 comma 13 T.U.A.).

Gli obblighi sui combustibili da utilizzare possono essere altresì derogati a seguito dell’ottenimento di un “[...] *decreto direttoriale della competente Direzione generale del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con la competente Direzione generale del Ministero dei trasporti*” rinnovabile ogni 18 mesi per le “[...] *navi battenti bandiera italiana o nelle acque sotto giurisdizione italiana*”, in rispondenza ai requisiti indicati all’art. 295 comma 14 del Testo Unico<sup>317</sup>.

Può inoltre essere derogata, ai sensi dell’art. 295 comma 19 T.U.A., la disciplina in materia di tenore di zolfo nei combustibili, previo ottenimento di un’autorizzazione (rilasciata dalle medesime autorità di cui al comma 14, trattato appena sopra), nel caso in cui venga comprovato l’ “[...] *utilizzo delle tecnologie di riduzione delle emissioni approvate dal Comitato istituito dal regolamento (CE) n.*

---

<sup>317</sup> Ai sensi del comma 14, la domanda ai fini dell’ottenimento dell’autorizzazione “[...] *deve essere accompagnata da una relazione contenente i seguenti elementi: a) la descrizione della tecnologia e, in particolare, del principio di funzionamento, corredata da riferimenti di letteratura scientifica o dai risultati di sperimentazioni preliminari, nonché la stima qualitativa e quantitativa delle emissioni, degli scarichi e dei rifiuti previsti per effetto della sperimentazione; b) la stima che, a parità di condizioni, le emissioni previste di ossido di zolfo non superino quelle prodotte dall’utilizzo di combustibili conformi ai commi da 2 a 8 in assenza della tecnologia di riduzione delle emissioni; c) la stima che, a parità di condizioni, le emissioni previste di inquinanti diversi dagli ossidi di zolfo, quali ossidi di azoto e polveri, non superino i livelli previsti dalla vigente normativa e, comunque, non superino in modo significativo quelle prodotte dall’utilizzo di combustibili conformi ai commi da 2 a 8 in assenza della tecnologia di riduzione delle emissioni; d) uno studio dell’impatto dell’esperimento sull’ambiente marino, con particolare riferimento agli ecosistemi delle baie, dei porti e degli estuari, finalizzato a dimostrarne la compatibilità; lo studio include un piano di monitoraggio degli effetti prodotti dall’esperimento sull’ambiente marino; e) la descrizione delle zone interessate dall’esperimento, le caratteristiche dei combustibili, delle navi e di tutte le strutture da utilizzare per l’esperimento, gli strumenti a prova di manomissione installati sulle navi per la misura in continuo delle emissioni degli ossidi di zolfo e di tutti i parametri necessari a normalizzare le concentrazioni, nonché i sistemi atti a gestire in conformità alle vigenti disposizioni i rifiuti e gli scarichi prodotti per effetto della sperimentazione”.*

2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002<sup>22</sup> a condizione che:

- a) le navi siano dotate di strumenti per la misura in continuo delle emissioni degli ossidi di zolfo e di tutti i parametri necessari a normalizzare le concentrazioni;
- b) le emissioni di ossidi di zolfo risultino costantemente inferiori o uguali a quelle prodotte dall'utilizzo di combustibili conformi ai commi da 2 a 8 in assenza della tecnologia di riduzione delle emissioni;
- c) nelle baie, nei porti e negli estuari, siano rispettati i pertinenti criteri di utilizzo previsti con appositi decreti della competente Direzione generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con i quali si recepiscono le indicazioni a tal fine adottate dalla Commissione europea;
- d) l'impatto dei rifiuti e degli scarichi delle navi sugli ecosistemi nelle baie, nei porti e negli estuari, secondo uno studio effettuato da parte di chi intende utilizzare la tecnologia di riduzione delle emissioni, non risulti superiore rispetto a quello prodotto dall'utilizzo di combustibili conformi ai commi da 2 a 8 in assenza di tale tecnologia<sup>23</sup>.

#### **3.4.1.1 Altri adempimenti**

È poi previsto all'art. 295 comma 10 T.U.A. un adempimento documentale: *“Tutte le operazioni di cambio dei combustibili utilizzati sulle navi devono essere indicate nel giornale generale e di contabilità e nel giornale di macchina o nell'inventario di cui agli articoli 174, 175 e 176 del codice della navigazione o in un apposito documento di bordo”*. Tali documenti ricevono il medesimo trattamento sanzionatorio previsto per i documenti di bordo, come si dirà *infra* al paragrafo seguente.

Segue poi il disposto del comma 11, che indica da un lato l'obbligo posto in capo di *“chi mette combustibili per uso marittimo a disposizione dell'armatore o di un suo delegato<sup>318</sup>”* di fornire al comandante *“un bollettino di consegna indicante il quantitativo ed il relativo tenore di zolfo”* ed un campione di carburante.

In capo al comandante è previsto invece l'obbligo di conservare copia del bollettino per almeno tre anni dalla consegna; il campione invece deve essere conservato fino all'esaurimento del carburante caricato, o comunque almeno 12 mesi dalla *“consegna”*.

---

<sup>318</sup> Ovvero il comandante della nave, o chi ne fa le veci durante le operazioni di *bunkeraggio*.

### **3.4.1.2 Sanzioni**

La violazione del precetto contenuto all'art. 295 T.U.A., precedentemente punito con sanzione amministrativa pecuniaria<sup>319</sup>, incontra oggi nel testo dell'art. 296 T.U.A. un trattamento ben più severo.

Anche l'art. 296 T.U.A., contenente la sanzione, è stato profondamente modificato nel 2014 dal d. lgs. 16 luglio 2014 n. 112, in ottemperanza della Direttiva 2012/33 CEE; ad oggi ai commi 5 e 6 si legge: *“Salvo che il fatto costituisca reato, sono puniti con una sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 a 150.000 euro coloro che immettono sul mercato combustibili per uso marittimo aventi un tenore di zolfo superiore ai limiti previsti nell'articolo 295 e l'armatore o il comandante che, anche in concorso tra loro, utilizzano combustibili per uso marittimo aventi un tenore di zolfo superiore a tali limiti. In caso di recidiva e in caso di infrazioni che, per l'entità del tenore di zolfo o della quantità del combustibile o per le caratteristiche della zona interessata, risultano di maggiore gravità, all'irrogazione segue, per un periodo da un mese a due anni:*

- a) la sospensione dei titoli professionali marittimi o la sospensione dagli uffici direttivi delle persone giuridiche nell'esercizio dei quali l'infrazione è commessa, ovvero, se tali sanzioni accessorie non sono applicabili,*
- b) l'inibizione dell'accesso ai porti italiani per il comandante che ha commesso l'infrazione o per le navi dell'armatore che ha commesso l'infrazione.*

*In caso di violazione dell'articolo 295, comma 10, il comandante è punito con la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 1193 del codice della navigazione.*

*Salvo che il fatto costituisca reato, chi, senza commettere l'infrazione di cui al comma 5, non consegna il bollettino o il campione di cui all'articolo 295, comma 11, o consegna un bollettino in cui l'indicazione ivi prevista sia assente e' punito con una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 15.000 euro. Con la stessa sanzione è punito chi, senza commettere l'infrazione di cui al comma 5, non conserva a bordo il bollettino o il campione previsto dall'articolo 295, comma 11”.*

---

<sup>319</sup> L'illecito previgente alla modifica attuata nel 2012 con il d. lgs. n. 112, avente natura di sanzione amministrativa, prevedeva un trattamento assai meno severo rispetto all'attuale; al comma 2 dell'art. 296 T.U.A. infatti si leggeva: *“La sanzione prevista dal comma 1, lettera b), si applica anche a chi effettua la combustione di gasolio marino non conforme alle prescrizioni del presente titolo. In tal caso l'autorità competente all'irrogazione è la regione o la diversa autorità indicata dalla legge regionale”*; la sanzione non era obblazionabile tramite la c.d. *oblazione amministrativa* (di cui all'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689), per via dell'espressa previsione contenuta al comma 1 lettera b) dell'art. 296 T.U.A. stesso.

Occorre spiegare la clausola di riserva posta in apertura: è infatti un residuo della previgente sanzione, nella parte in cui non puniva, per espressa previsione contenuta all'art. 296 comma 1 lett. b) T.U.A.<sup>320</sup>, il comandante che pur non avendo utilizzato combustibile conforme, nel caso in cui “[...] *dalla documentazione relativa all'acquisto di tali materiali o sostanze, risultano caratteristiche merceologiche conformi a quelle dei combustibili consentiti nell'impianto, ferma restando l'applicazione dell'articolo 515 del codice penale e degli altri reati previsti dalla vigente normativa*”.

Laddove quindi si legge “*salvo che il fatto costituisca reato [...]*” si potrebbe altresì leggere “*salva l'applicazione dell'art. 515 del codice penale e degli altri reati previsti dalla vigente normativa*”.

È tuttavia difficile immaginare che il medesimo fatto possa costituire reato, posto che pare di difficile applicazione (persino!) il *getto di cose pericolose*, non verificandosi (né potendosi immaginare) a fronte dell'emissione di tali gas un'offesa alla pubblica incolumità, se non rappresentata dall'insufficiente elemento del maggiore inquinamento atmosferico<sup>321</sup>.

Va sottolineato poi come sia difficile configurare una posizione di controllo da parte del comandante in merito alla conformità o meno del combustibile: come potrebbe verificare la veridicità di quanto asserito sul bollettino?

La pena, nel nuovo testo dell'art. 296 T.U.A., mantiene la propria natura di sanzione amministrativa pecuniaria, pur aumentando considerevolmente l'ammontare della sanzione applicabile, ora da euro 15.000 a euro 150.000.

I soggetti sanzionabili sono l'armatore ed il comandante che utilizzano combustibili in difformità al dettato dell'art. 295 T.U.A.; per ricomprendere tra i soggetti sanzionabili anche l'armatore (appare infatti quanto mai inverosimile l'ipotesi in cui questi conduca *ex se* la nave), viene esplicitata la possibilità di verificare il concorso tra comandante ed armatore. Alla stessa sanzione soggiace chi ha immesso nel mercato un tenore di zolfo superiore a quello dei limiti previsti: varrebbe a dire il gestore dell'impianto di *bunkeraggio*, o piuttosto la compagnia che ha effettuato la raffinazione immettendo successivamente il carburante sul mercato? Ad opinione di chi scrive, proprio quest'ultimo dovrebbe essere il

---

<sup>320</sup> Cui il previgente art. 296 comma 2 T.U.A. si richiama(va) per determinare la sanzione.

<sup>321</sup> Il *getto di cose pericolose*, potrebbe peraltro astrattamente essere contestato in concorso con la sanzione in esame, considerata la diversità dei beni giuridici tutelati, ovvero la *salubrità dell'aria* e l'*incolumità pubblica*.

soggetto passivo della sanzione, non potendosi certo immaginare un dovere di controllo in capo al gestore dell'impianto di rifornimento.

È poi prevista la contestazione della medesima sanzione “[...] *in caso di recidiva e in caso di infrazioni che, per l'entità del tenore di zolfo o della quantità del combustibile o per le caratteristiche della zona interessata, risultano di maggiore gravità [...]*”, punito con la medesima sanzione amministrativa, in aggiunta a sanzioni amministrative di natura interdittiva.

Si tratta della sospensione dei titoli abilitativi marittimi (la “patente” del comandante) per il comandante; per l'armatore è invece prevista la sospensione della qualifica di imprenditore. Ove tali sanzioni non siano applicabili, l'inibizione dell'accesso ai porti per il comandante che ha commesso l'infrazione o per le navi dell'armatore.

La norma, così scritta, difetta di precisione. Ben poco viene detto in merito ai parametri in base ai quali la quantità di combustibile debba essere considerata “grave”; ancor meno riguardo a quali siano le zone che maggiormente potrebbero risentire delle emissioni inquinanti, posto comunque che tali gas si disperdono velocemente nell'atmosfera, anche trasportati dagli agenti atmosferici: si parla di “gravità” nei confronti dell'ambiente marino, nei confronti della salute umana, nei confronti della fauna? Appare difficile, come si è detto, configurare un danno anche ad uno solo di questi beni, a fronte della di un unico comportamento *contra legem*.

L'utilizzo della congiunzione disgiuntiva “o” sottolinea inoltre un'alternatività che mal si sposerebbe con l'ipotesi del concorso: il comandante sarebbe passibile della sospensione del titolo abilitativo marittimo e dell'accesso ai porti, all'armatore potrebbero invece essere ascritte le restanti sanzioni interdittive.

Per la determinazione della sospensione del titolo professionale marittimo bisogna guardare agli artt. 1083 *bis*<sup>322</sup> e 1083 *ter*<sup>323</sup> del Codice della Navigazione;

---

<sup>322</sup> “Le sanzioni accessorie per le violazioni amministrative previste dal presente codice sono: 1) la sospensione dei titoli professionali marittimi, della navigazione interna e aeronautici, se si tratta di illeciti commessi dalle persone indicate nell'articolo 1082, primo comma, n. 1, ovvero da comandanti, ufficiali e sottufficiali della navigazione interna; 2) la sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna, se si tratta di illeciti commessi dalle persone indicate nell'articolo 1082, primo comma, n. 2, ovvero dagli appartenenti al personale della navigazione interna”.

<sup>323</sup> “La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna e aeronautici di cui all'articolo 1083-bis, primo comma, n. 1, priva il soggetto del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 134 e 734, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore ad un anno. La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna di cui all'articolo 1083-bis, primo comma,

per la sospensione dagli uffici direttivi invece l'art. 30 del Codice Penale, che prevede un trattamento decisamente più severo.

Si aggiunga anche che l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria non permetterebbe l'accesso all'istituto dell'oblazione (di cui agli art. 162 e 162 *bis* del c.p.); in nessun modo si potrebbe quindi "evitare" l'applicazione della sanzione interdittiva, neanche agli effetti della c.d. *oblazione amministrativa*, ora nuovamente ammessa. Se così fosse, il risultato sarebbe un trattamento sanzionatorio ben più aspro nei confronti di una sanzione amministrativa accessoria, piuttosto che di una pena accessoria ad un reato contravvenzionale.

Quest'effetto parrebbe ancora di più una "stortura" giuridica se si considera che una sanzione amministrativa così elevata dovrebbe, per la severità della pena prevista, soggiacere alle regole stabilite nel codice penale<sup>324</sup> e non già a quelle previste in materia di sanzioni amministrative, in base ad un consolidato orientamento della CEDU<sup>325</sup>.

Il comandante è poi sanzionato ai sensi dell'art. 296 comma 6 T.U.A.<sup>326</sup>, che si richiama alla sanzione contenuta all'art. 1193 del Codice della Navigazione, "*Inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo*"<sup>327</sup>, sempre avente natura di sanzioni amministrativa, per l'incorretta tenuta degli adempimenti documentali riguardo a "[...] *tutte le operazioni di cambio dei combustibili utilizzati sulle navi*", contenuta all'art. 295 comma 10 T.U.A. di cui si è detto sopra<sup>328</sup>.

---

*n. 2, priva il soggetto del diritto di esercitare la professione per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore ad un anno. Alle sanzioni accessorie indicate dai precedenti commi si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del codice penale relative alla sospensione dall'esercizio di una professione".*

<sup>324</sup> Ad esempio in materia di successione di leggi, si dovrebbe applicare, per i fatti commessi antecedentemente all'entrata in vigore della sanzione, la *lex mitior* prevista nella precedente formulazione dell'art. 296 T.U.A., e non la sanzione intervenuta.

<sup>325</sup> CEDU, Sez. III, *Mihai Toma c. Romania*, 24 gennaio 2012.

<sup>326</sup> "*In caso di violazione dell'articolo 295, comma 10, il comandante è punito con la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 1193 del codice della navigazione*".

<sup>327</sup> Commi 1 e 3 "(1) *Il comandante di nave o di aeromobile, che naviga senza avere a bordo i documenti prescritti, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1549,00 a euro 9.296,00. (3) Alla stessa sanzione soggiace il comandante di nave o di aeromobile, che tiene irregolarmente i documenti di bordo, ovvero non vi esegue le annotazioni prescritte*".

<sup>328</sup> Si veda il Par. 3.4.1.1.

È poi prevista, al comma 7 dell'art. 296 T.U.A.<sup>329</sup>, un'ulteriore sanzione amministrativa volta a punire il mancato rispetto degli obblighi di cui all'art. 295 comma 10 del Testo Unico Ambiente<sup>330</sup>.

---

<sup>329</sup> *“Salvo che il fatto costituisca reato, chi, senza commettere l'infrazione di cui al comma 5, non consegna il bollettino o il campione di cui all'articolo 295, comma 11, o consegna un bollettino in cui l'indicazione ivi prevista sia assente e' punito con una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 15.000 euro. Con la stessa sanzione e' punito chi, senza commettere l'infrazione di cui al comma 5, non conserva a bordo il bollettino o il campione previsto dall'articolo 295, comma 11”.*

<sup>330</sup> Si veda il Par. 3.4.1.1.

## 4 Il comandante della nave

SOMMARIO: 4.1 Il comandante della nave nel Codice della navigazione. – 4.2 La gerarchia di bordo. – 4.3 Il pilotaggio. – 4.4 Il comandante della nave e l'armatore.

Un ultimo aspetto degno di analisi *in parte qua* è una breve disamina dei profili di responsabilità del comandante della nave; seppur infatti la maggior parte delle disposizioni sanzionatorie attinenti alla navigazione sono costruite nella forma di reato comune (anche codicistiche, eccezion fatta per poche disposizioni qui esaminate, quand'anche di settore), e la figura del comandante della nave ricopre una posizione apicale, ascrivibile ad ogni tipo di illecito, non mancano delle criticità.

Dopotutto, la grande quantità di doveri e la pluralità di situazioni da monitorare, richiedono una parcellizzazione dei compiti a bordo.

### 4.1 Il comandante della nave nel codice della navigazione

La figura del comandante nel codice della navigazione risente ancora dell'impostazione che storicamente ha ricoperto nel corso degli anni; d'altro canto sia per necessità organizzative, sia perché questi coincideva (o perlomeno così era in tempi antichi) con l'armatore stesso, il comandante, a bordo della nave, ha da sempre ricoperto un ruolo caratterizzato da un potere assimilabile a quello di un sovrano assoluto.

Il comandante fa parte dell'equipaggio e ne è il capo: la sua nomina è prerogativa dell'armatore<sup>331</sup>. Alla sua figura sono riconducibili poteri di varia natura: pubblicistici, disciplinari, di rappresentanza, *etc.*; allo stesso tempo in capo al comandante sono configurabili numerosissimi obblighi: di dirigere la navigazione,

---

<sup>331</sup> Ai sensi degli artt. 273 e 292 cod. nav.; per dovere di completezza, si riporta anche il caso in cui la nomina avvenga da parte dell'autorità consolare o amministrativa nomini il comandante della nave che ne è sprovvista, per morte o altro impedimento. Si tratta di un provvedimento provvisorio: fino a questo momento deve considerarsi in comando l'ufficiale gerarchicamente sottoposto, come si vedrà meglio in seguito.



di natura documentale (tra cui anche i già citati *oil record book* e le operazioni di cambio di combustibili), e così via...<sup>332</sup>

In particolare, escludendo in questa sede i doveri-poteri di natura pubblica (e le conseguenze penali che da questi derivano, sia in caso di impedimento dell'esercizio degli stessi da parte di terzi, sia in caso di omissione, falsità, *etc.* da parte del comandante), al comandante spetta la direzione tecnica della nave, in qualità di capo gerarchico dell'unità tecnica-nave<sup>333</sup>, da cui derivano le responsabilità penali, anche ambientali, legate alla navigazione<sup>334</sup>.

È infatti pur vero che ai sensi dell'art. 295 comma 1 cod. nav. "*Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione*". Ciononostante questa esclusività risulta limitata nella realtà da un lato da esigenze di sostituzione (la cui ipotesi più immediata è rappresentata dai c.d. "*turni di guardia*"), dall'altro dalla collaborazione tra individui eterogeneamente specializzati (per conoscenze meccaniche, tecnologiche, *etc.*) che il governo di una nave nel suo complesso richiede. Il risultato che ne consegue è assimilabile al lavoro in *equipe*<sup>335</sup>.

D'altro canto il comandante, pur delegando taluni compiti, materialmente svolti da altri, rimane pur sempre responsabile (segnatamente alla navigazione) per la predisposizione della rotta e la sua puntuale esecuzione, per la corretta determinazione del "*punto nave*", per l'esatto apprezzamento dei rilevamenti a vista o tramite "*plotting*", per tutte le manovre disposte da chi ne ha il governo; inoltre per gli ordini impartiti in macchina e per il piano di stivaggio, con particolare riguardo ai riflessi sulla navigabilità della nave; per l'osservanza delle norme sul "*bordo libero*"; per l'apprezzamento della sicurezza dei porti o dell'ancoraggio o altri luoghi di transito della nave, nonché per le manovre di accesso agli stessi<sup>336</sup>; per la richiesta dei piloti, sia il pilotaggio facoltativo od obbligatorio (della figura del pilota

---

<sup>332</sup> Per un approfondimento su obblighi e doveri del comandante si veda G. RINALDI BACCELLI, "*Il comandante della nave*", A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, 2007, pagg. 152 e 153.

<sup>333</sup> G. RIGHETTI, "*Gli ausiliari dell'armatore*", in *Trattato di diritto marittimo*, Parte I, Tomo 2, Titolo IX, Capitolo XXXI, pagg. 1730-1731.

<sup>334</sup> Ovvero non documentali né pubblicistiche.

<sup>335</sup> In questo senso G. RIGHETTI, "*Gli ausiliari dell'armatore*", in *Trattato di diritto marittimo*, Parte I, Tomo 2, Titolo IX, Capitolo XXXI, pag. 1734.

<sup>336</sup> I porti in materia ambientale peraltro soggiacciono ad un particolare regime di divieto assoluto di scarico di qualsivoglia tipo di sostanza ai sensi dell'art. 71 cod. nav.: "[...] *nei porti è vietato gettare materiali di qualsiasi specie*".

si dirà più approfonditamente in seguito al Par. 4.3); per la richiesta di rimorchio-manovra ed ogni altra cautela da usarsi durante l'ormeggio; per il buon funzionamento della strumentazione di bordo, oltre alla componente meccanica e della sicurezza<sup>337</sup>; per la verifica periodica da parte dell'ente certificatore<sup>338</sup>; infine per l'osservanza delle norme vigenti in materia ambientale e di prevenzione dell'inquinamento<sup>339</sup>.

Particolare attenzione merita l'obbligo del comandante della nave rimarcata dalla sanzione di cui all'art. 1222 cod. nav., *Mancata direzione della nave*: "il comandante della nave che non dirige personalmente la manovra nei casi in cui ne ha l'obbligo è punito con l'arresto fino ad un anno ovvero con l'ammenda fino ad un milione di lire"; per determinare quali siano i casi in cui il comandante ha l'obbligo di dirigere la manovra, bisogna guardare al disposto di cui all'art. 298 cod. nav., in linea all'esclusività della direzione nautica sancita all'art. 295 cod. nav. di cui si è detto *supra*.

All'art. 298 cod. nav. si legge: "il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi, e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà". Del pilotaggio si dirà in seguito al Par. 4.3 interamente dedicatogli; della dicitura "particolari difficoltà" invece, preme qui sottolineare come formi un'elencazione aperta, atta a fondare una responsabilità, valutandone l'opportunità a posteriori, scaturente dal fatto di non aver richiesto l'assistenza del pilota.

Dai surriportati profili di responsabilità discende l'imputabilità del comandante in ordine alle possibili conseguenze sanzionatorie, anche ambientali, per eventuali omissioni e negligenze: si pensi al caso di un naufragio, ad una collisione, o alla (più frequente) rottura di una tubazione o guasto di una valvola durante le operazioni di carico-scarico.

Si consideri a questo punto che la semplice denominazione di comandante nel contratto di arruolamento, non vale tuttavia, di per sé, a qualificarlo tale: deve infatti risultare dal contratto costituito nel suo complesso, oltre che dalle mansioni

---

<sup>337</sup> Nonché, particolarmente rilevante *in subjecta*, per il corretto funzionamento de

<sup>338</sup> Si vedano *supra* al par. 2.1.2.2 i cenni in riguardo all'ente certificatore italiano durante la narrazione dei fatti occorsi in occasione del disastro dell'*Erika*.

<sup>339</sup> Per approfondimenti sui possibili profili di responsabilità surriportati (ed ulteriori) si veda G. RIGHETTI "Gli ausiliari dell'armatore", in *Trattato di diritto marittimo*, Parte I, Tomo 2, Titolo IX, Capitolo XXXI, pagg. 1735 e 1736.

concretamente esplicate a bordo<sup>340</sup>. Ciò tuttavia non vale in assoluto nel diritto penale, quand'anche si trattasse di un reato proprio, per via della complessa organizzazione di bordo, come si vedrà nel Capitolo seguente.

Diverso ragionamento dovrebbe farsi, anche nel caso di reato proprio, per il comandante della nave da diporto, una figura regolata da diversa normativa<sup>341</sup>, caratterizzata da diversi doveri e poteri, e, soprattutto, da una diversa formazione tecnica.

## 4.2 La gerarchia di bordo

Come si è detto, la navigazione richiede la collaborazione, per esigenze tecniche ed organizzative, oltre che per avere un "cambio" durante i "turni di guardia" ovvero per motivi di malattia o morte (esigenze c.d. *sostitutive*<sup>342</sup>).

L'equipaggio è assoggettato alla gerarchia di bordo, che si sviluppa in via orizzontale (per competenze) ed in via verticale (per grado). L'esame della piramide gerarchica, facente capo al comandante della nave, è necessaria al fine dell'astratto riconoscimento di responsabilità di carattere penale dei sottoposti, anche in maniera esclusiva.

In sostanza la responsabilità si fonda proprio sul rapporto gerarchico; la delegabilità di talune funzioni tuttavia non avviene in base ad atto scritto come nelle imprese sulla terraferma bensì, *in primis, ex lege*, ovvero in base ai criteri dettati dal codice della navigazione. In secondo luogo bisogna guardare alle funzioni attribuite dal contratto di arruolamento (così come si è detto al Par. precedente riguardo al comandante della nave) nonché a quelle concretamente svolte.

I membri dell'equipaggio sono divisi tra ufficiali, sottoufficiali e i c.d. comuni. Gli ufficiali che sono addetti ai c.d. servizi tecnici di bordo (coperta, macchina ed altri servizi) formano lo *stato maggiore*. La gerarchia tra gli ufficiali è la seguente (art. 321 cod. nav.):

- a) Il comandante della nave;

---

<sup>340</sup> App. Firenze 12 gennaio 1960, in *Riv. Dir. Nav.*, 1960, II, pag. 206.

<sup>341</sup> Legge 11 febbraio 1971, n. 50.

<sup>342</sup> Art. 293 comma 1 cod. nav.: "In caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico, e successivamente al nostromo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'armatore o in mancanza di queste, fino al primo approdo, ove l'autorità preposta alla navigazione marittima o interna ovvero l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario".

## Il comandante della nave

- b) Il direttore di macchina, il comandante in seconda (ove presente), il medico di bordo;
- c) Il primo ufficiale di coperta: questi, nelle navi da carico, si occupa dello stivaggio, della caricazione, custodia, conservazione, disstivaggio, scaricazione; nonché della buona condizione delle cisterne, stive, locali frigorifero, *etc.*; questi compiti, ed in particolare quelli attinenti alle operazioni di carico e scarico in senso lato, sono svolti sotto la supervisione del comandante della nave, perlomeno per quanto riguarda le questioni attinenti alle possibili conseguenze sulla stabilità e navigabilità. Ricopre lo stesso grado, in senso verticale, il primo ufficiale di macchina (nonché il cappellano, il primo medico aggiunto ed il primo commissario);
- d) Il secondo ufficiale di coperta, il secondo ufficiale di macchina, il secondo medico aggiunto, il secondo commissario, il primo radiotelegrafista;
- e) I terzi ufficiali.

Il pilota, di cui si dirà nel Paragrafo successivo, per il periodo in cui è a bordo, è temporaneamente equiparato al primo ufficiale.

Appare ovvio come, per il ruolo ricoperto, il primo ufficiale di coperta costituisca la figura più critica: le funzioni che esercita, ovvero quelle di carico-scarico, costituiscono l'ipotesi di *spill* statisticamente le più frequente; un'eventuale responsabilità del comandante della nave (oltre che del primo ufficiale) andrà accertata caso per caso.

Appare quindi chiaro come la gerarchia di bordo abbia un ruolo di prim'ordine nella determinazione di responsabilità, anche penali, a bordo di una nave: perché la responsabilità possa "slittare" verso il basso è necessario verificare nel concreto che si tratti di funzioni delegabili da parte del soggetto apicale, ovvero il comandante della nave; si guarderà quindi da un lato agli obblighi del comandante, anche segnatamente ad un'eventuale *culpa in vigilando*; dall'altro alla delegabilità della compito, sia dal punto di vista oggettivo (natura del compito delegato), sia dal punto di vista soggettivo (idoneità del soggetto a ricoprire autonomamente la funzione svolta, anche in relazione al "grado" effettivamente ricoperto).

Sotto quest'ultimo punto rileveranno anche profili di c.d. *culpa in eligendo*: particolarmente rilevanti *in parte qua* al fine di valutare l'idoneità di un soggetto a ricoprire una determinata posizione rileveranno anche le c.d. *note disciplinari*, redatte dal comandante al fine di sanzionare disciplinarmente i sottoposti.

### 4.3 Il pilotaggio

Come si è accennato, il comandante ha ai sensi dell'art. 87 cod. nav., l'obbligo o, in taluni casi, la facoltà di avvalersi del pilota: si tratta di una figura prevista dal Codice della navigazione (parte I, Libro I, Titolo III capo II, sez. I) , il cui compito è quello di assistere il comandante nel governo della nave nei momenti di ingresso o di uscita dai porti ovvero nel caso in cui la navigazione presenti particolari difficoltà.

È tuttavia il comandante a governare la nave, sotto indicazione del pilota. Durante il pilotaggio, il comandante è responsabile, anche penalmente, ai sensi dell'art. 313 del cod. nav. “[...] *dei danni causati alla nave da errata manovra, se non provi che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota*”.

Il pilota, salendo a bordo quando ne è richiesta l'assistenza, assiste il comandante fornendo informazioni dettagliate in merito alle peculiarità geografiche, alla presenza di relitti, correnti, *etc.* in un determinato luogo. Questi non è responsabile se la collisione è causata non “[...] *da errore nell'indicazione della rotta ma da errore di manovra*”<sup>343</sup>; nello stesso tempo è esclusivamente responsabile se “[...] *non si è attenuto alle disposizioni dell'Autorità portuale che regolano l'entrata della navi in porto*”<sup>344</sup>.

### 4.4 Il comandante della nave e l'armatore

“*Il comandante rappresenta l'armatore [...]*” (art. 295 comma 2 cod. nav.). Si tratta di amplissimi poteri di rappresentanza, di origine storica: il comandante doveva infatti godere di piene facoltà al fine di dirigere la navigazione, gestendo ogni evenienza che ne dovesse derivare, anche allorquando contattare l'armatore era difficile se non impossibile. A tali esigenze erano strettamente connesse quelle connesse ai “*bisogni della nave e della spedizione*”<sup>345</sup>, anche concernenti il carico.

---

<sup>343</sup> Cass. n. 1581, 27 maggio 1953, in *Dir. Marittimo*, 1955.

<sup>344</sup> In questo senso Pret. Livorno, 5 maggio 1961, in *Dir. Marittimo*, 1963, interpretando l'art. 93 cod. nav., che dispone: “*Il pilota risponde dei danni subiti dalla nave durante il pilotaggio, quando venga provato che tali danni sono derivati da inesattezza delle informazioni e indicazioni da lui fornite per la determinazione della rotta*”

<sup>345</sup> *Sub* art. 306 cod. nav., G. RIGHETTI, *Codice della navigazione marittima interna ed aerea*, VII ed., 2009, pag. 634.

## Il comandante della nave

Ciò che rileva, in questa sede, è se i poteri di rappresentanza possano bastare a fondare l'intraneità del comandante nei reati propri, come ci si è chiesto *supra* al *sub* lettere a) e c) del Par. 3.2.5.2.

In realtà il problema si è posto in occasione dell'esame dell'unico reato proprio tra le disposizioni qui esaminate, ovvero quanto disposto ai sensi del comma 2 dell'art. 256 T.U.A.

*Ibi* sono infatti sanzionati i "titolari di imprese ed ai responsabili di enti" per le condotte di abbandono o deposito di rifiuti. Gli stessi fatti sono puniti più lievemente e nella forma di reato comune ai sensi del comma 1 dell'art. 255 T.U.A. che tuttavia si propone di sanzionare, come si è visto *supra*, il *quisque de populo*<sup>346</sup>.

Il comandante è responsabile del carico e degli adempimenti documentali che derivano dall'attività di trasporto (in particolare quelli doganali, per la cui omissione è responsabile anche penalmente, artt. 117, 124, 130 Legge doganale 25 settembre 1940, n. 1424); tali obblighi vengono svolti in rappresentanza dell'armatore<sup>347</sup>.

Il comandante è a tutto tondo il *dominus* della spedizione, identificata con l'espressione "comunità viaggiante". Egli è, in tutto e per tutto, la *longa manus* dell'armatore, di cui esercita le funzioni con la perizia tecnica propria del suo ruolo: a buon diritto quindi, ad opinione di chi scrive, dovrebbe essere passibile della contravvenzione di cui all'art. 296 comma 2 del Testo Unico Ambiente.

---

<sup>346</sup> Si veda il Par.3.2.5.2.

<sup>347</sup> *Sub* art. 295 cod. nav., G. RIGHETTI, *Codice della navigazione marittima interna ed aerea*, VII ed., Milano, 2009, pag. 628.

## 5 Giurisdizione

Come si è avuto modo di evidenziare in più occasioni, il diritto penale dell'ambiente si presta a criticità di carattere giurisdizionale: vero è infatti che il codice penale stabilisce all'art. 4 regole giurisdizionali che si applicano anche alla navigazione: “[...] *Le navi e gli aeromobili italiani sono considerati come territorio dello Stato, ovunque si trovino*”<sup>348</sup>; tuttavia ciò non può essere sufficiente.

Se questa fosse l'unica regola giurisdizionale vigente in materia di reati commessi durante la navigazione, si può immaginare come, al fine di tutelarsi anche dal punto di vista penale-risarcitorio gli armatori immatricolerebbero le navi in Stati ove il trattamento sanzionatorio è più favorevole o, perlomeno in materia ambientale, pressoché inesistente. D'altro canto l'immatricolare le navi in altri Paesi è già una pratica assai frequente, attuata perlopiù a fini fiscali.

Come si potrebbe quindi riconoscere la giurisdizione dello Stato italiano nei confronti di una nave battente bandiera diversa da quella italiana, quand'anche l'inquinamento avesse danneggiato l'ambiente e le coste nostrane? E non bisogna neppur dimenticare come, trasportate dagli agenti atmosferiche, le sostanze sversate possano, da acque territoriali straniere, raggiungere le nostre coste.

Viene infatti giustamente rilevato che “[...] *un limite all'operatività di siffatti principi generali è posto dalla medesima disposizione normativa del codice penale testé citata (art. 4 c.p.), laddove nell'ultima parte si precisa che la nave battente bandiera italiana non può, comunque, considerarsi territorio italiano allorché secondo le regole del diritto internazionale essa sia soggetta ad una legge territoriale straniera*”<sup>349</sup>.

Sopraggiungono quindi i criteri convenzionali, dettati dalla Convenzione di Ginevra del 1958<sup>350</sup> e dalla successiva CNUDM<sup>351</sup>, che all'art. 27 ne riporta il contenuto in tema di giurisdizione penale. Lo Stato costiero infatti deve rispettare il diritto di passaggio, non esercitando la propria giurisdizione penale, quand'anche nelle proprie acque territoriali, salvo che (ai sensi dell'art. 27 comma 1 CNUDM):

*a) se le conseguenze del reato si estendono allo Stato costiero;*

---

<sup>348</sup> Come anche ribadito in più punti del Codice della Navigazione, in particolare all'art. 4.

<sup>349</sup> Trib. Marsala 18 maggio 2011 (ud. 8/3/2011), n. 272, *inedita*.

<sup>350</sup> Resa esecutiva in Italia con legge 8 dicembre 1961 n. 1658.

<sup>351</sup> Si veda *supra* al Par. 2.1.5.

- b) *se il reato è di natura tale da disturbare la pace del paese o il buon ordine nel mare territoriale;*
- c) *se l'intervento delle autorità locali è stato richiesto dal comandante della nave o da un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera della nave; oppure*
- d) *se tali misure sono necessarie per la repressione del traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope.*

Per “conseguenze del reato” si intendono quel fatto che, pur compiuto a bordo, è idoneo o potenzialmente idoneo a ripercuotersi incidendo su interessi primari della comunità territoriale<sup>352</sup>. Tale è indubbiamente il diritto alla salute, che si concreta non solo nella salubrità delle acque, ma anche della fauna e della flora ittica, oltre che della salute umana.

È pertanto necessario che si concreti un danno nei confronti dello Stato costiero, condizione non sempre necessaria (ma che quindi andrà considerata) acciocché siano penalmente perseguibili i fatti sanzionati in Italia tramite le innumerevoli disposizioni di pericolo astratto presenti nel nostro diritto penale dell'ambiente. È però pur sempre vero che il danno ambientale si concreta a fronte di una pluralità di atti inquinanti, quand'anche non dannosi se considerati singolarmente: non vi sarebbe tuttavia altro modo di reprimere penalmente tali comportamenti se non alla luce di un'interpretazione più estensiva del dettato convenzionale.

Non va tuttavia taciuto che nella CNUDM è previsto che *“Gli Stati assicurano che le navi che battono la loro bandiera o sono da loro immatricolate, rispettino le regole e norme internazionali pertinenti, emanate tramite la competente organizzazione internazionale o una conferenza diplomatica generale, e le leggi e regolamenti adottati conformemente alla presente Convenzione al fine di prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino causato da navi [...]”* e che gli stessi impongano *“[...] l'effettiva applicazione di tali regole, norme, leggi e regolamenti, indipendentemente dal luogo ove si verifichi la violazione”* (art. 220 comma 1 CNUDM).

Quindi, in mancanza di un danno, la competenza giurisdizionale apparterrebbe allo Stato di bandiera, il quale, su segnalazione dello Stato costiero dovrebbe attivare un procedimento penale<sup>353</sup>. Una tutela (penale) dell'ambiente

---

<sup>352</sup> Cass. SS.UU. 26 gennaio 1990 n. 1002 (ud. 16 novembre 1989), in *Pluris CEDAM*.

<sup>353</sup> *“Su richiesta scritta di un qualunque Stato, gli Stati svolgono indagini in merito a qualsiasi violazione attribuita alle navi che battono la loro bandiera e procedono senza indugio,*



dovrebbe essere in ogni caso garantita: ove ciò non fosse lo Stato di bandiera sarebbe passibile di sanzioni.

Se però è lecito aspettarsi una risposta penale equipollente a quella prevista nel nostro ordinamento da parte degli altri Stati comunitari, quand'anche ineguale per via del fallimento dei tentativi di concreta uniformazione effettuati tramite Decisioni quadro<sup>354</sup>, lo stesso non può credersi in riguardo alle discipline sanzionatorie in vigore negli Stati extra-comunitari la cui bandiera battono le navi che solcano i nostri mari<sup>355</sup>: se ciò non dovesse cambiare, la tutela ambientale dei nostri mari rimarrà sempre parziale.

---

*conformemente al proprio diritto nazionale, contro la presunta violazione, se sono certi di avere raggiunto prove sufficienti in tal senso" (art. 220 comma 6 CNUDM).*

<sup>354</sup> Di cui *supra* al Cap. 2.2.5.

<sup>355</sup> Come si è visto in riguardo al caso della *Torrey Canyon*, perlopiù per motivi fiscali; altro criterio che in passato ha influito sulla scelta degli armatori di battere bandiera di un determinato Stato è stata la maggiore flessibilità degli enti certificatori stranieri.

## *Bibliografia*

- D. ABECASSIS, *"Oil pollution from ships"*, Londra, 1978.
- C. ALIMONTI, *"Trasporto di greggio via mare"*, M. BECCARI V. ROMANO (a cura di), *Enciclopedia degli idrocarburi*, vol I, cap. 7.2, Treccani/ENI, Roma, 2007, pag. 829.
- G. AMENDOLA, *"La tutela penale dall'inquinamento idrico"*, in *Teoria e pratica del Diritto*, sez. III, Diritto e Procedura Penale, Quarta edizione, Milano, 2002.
- G. AMENDOLA, *"La prima sentenza della Cassazione sul delitto di inquinamento ambientale"* in [www.questionegiustizia.it](http://www.questionegiustizia.it).
- G. AMENDOLA, *"Delitti contro l'ambiente: arriva il disastro ambientale <<abusivo>>"* in [www.lexambiente.it](http://www.lexambiente.it).
- P. BARROWS, C. ROWLEY, D. OWEN in *"The economics of accidental oil pollution by tankers in coastal waters"*, in *Journal of Public Economics* 3, 1974, pag. 251-268.
- L. BISORI e L. PRATI, *"Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali"*, II ed., (a cura di) F. GIUNTA, Padova, 2007, pag. 3.
- V. BOTTO, *"Una nozione ambigua: il concetto di discarica"*, in *Riv. Giur. Ambiente*, 1989, pag. 771-778.
- A. BUONFRATE, *"La difesa del mare: l'inquinamento delle navi"*, A. BUONFRATE (a cura di), *Codice dell'ambiente e normativa collegata*, Torino, 2008, pag. 431.
- M. CAPPALÀ, *"Un <<disastro>> del legislatore: gli incerti rapporti tra l'art. 434 c.p. ed il nuovo art. 452 quater c.p."* su [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it).
- B. R. CIMINI, *"La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori"*, P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, in vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 45.

- A. COUPER *"The geography of sea transport"*, Oxford, 1972.
- A. CUGINI, *"La complessa individuazione del soggetto attivo nella gestione illecita dei rifiuti"*, in *Cass. Pen.*, 2010, pag. 2815.
- A. FODELLA, *"I principi generali"*, A. FODELLA, L. PINESCHI (a cura di), *La protezione dell'ambiente nel diritto internazionale*, Torino, 2009, pag. 100.
- C. FUMAGALLI, Tribunale di Livorno 5 maggio 2009, Nave "Venezia D", in *Giurisprudenza italiana*, vol. IV, 2009, pag. 303.
- F. GIUNTA *"Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali"*, F. GIUNTA (a cura di), Padova, 2007, pag. 133-185.
- A. GOZZI, R. SCARSI, *"Bulk Shipping: Seconda edizione"* Torino, 2013.
- G. GRASSO, *"Diritto penale ed integrazione europea"* in GRASSO-SICURELLA (a cura di) *Lezioni di diritto penale europeo*, Milano, 2007, pag. 22.
- V. MAGNINI, *"Codice commentato dei reati e degli illeciti ambientali"*, F. GIUNTA (a cura di), Padova, 2005, pag. 538.
- P. MANZINI e M. F. PORTINCASA, *"La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori"* in *Trattato di diritto penale dell'impresa*, P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), vol. XI, Padova, 2011, pag. 11.
- S. MILESI, *Codice penale commentato*, M. MARINUCCI, G. DOLCINI (a cura di), 2015, pagg. 1525 e segg.
- V. PAONE, *"La tutela dell'ambiente: profili penali e sanzionatori"*, P. D'AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell'impresa*, vol. XI, Padova, 2011, pag. 333.
- F. PASTORE, *"La tutela costituzionale dell'ambiente"*, F. PASTORE (a cura di), *La tutela dell'ambiente*, Roma, 2015, pag. 11.
- C. PINTO, *"Il meccanismo dei fondi e la proposta di istituzione di un fondo europeo di terzo livello"* in *Rivista Giuridica Ambiente*, 2003, pag. 297-211.

- D. PORENA, *“La protezione dell’Ambiente tra Costituzione italiana e <<Costituzione globale>>”*, Torino, 2009.
- D. PULITANÒ, *Diritto penale*, V edizione, Torino, 2013.
- L. RAMACCI, *Diritto penale dell’ambiente*, Padova, 2009.
- G. RIGHETTI *“Gli ausiliari dell’armatore”*, in *Trattato di Diritto Marittimo*, Parte I, Tomo 2, capitolo XI Milano, 1987, pag. 1719.
- G. RIGHETTI *“L’inquinamento marino”*, in *“Trattato di Diritto Marittimo”*, Parte I, Tomo 1, capitolo XI Milano, 1987, pag. 577.
- G. RIGHETTI, *Codice della navigazione marittima interna ed aerea*, G. RIGHETTI (a cura di), VII ed., 2009, pag. 634.
- G. RINALDI BACCELLI, *Il comandante della nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, A. ANTONINI (a cura di), 2007, pag. 151.
- C. RUGA RIVA, *Codice penale commentato*, E. DOLCINI G. MARINUCCI (a cura di), IV edizione, 2015, pag. 2105.
- C. RUGA RIVA, *“Diritto penale dell’ambiente”*, Torino, 2015.
- C. RUGA RIVA, *“I nuovi ecoreati: commento alla legge 22 maggio 2015 n. 68”*, Torino, 2015.
- C. RUGA RIVA, *“Il delitto di inquinamento ambientale al vaglio della Cassazione: soluzione e spunti di riflessione”* su [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it).
- R. SALOMONE *“La tutela dell’ambiente: profili penali e sanzionatori”*, P. D’AGOSTINO e R. SALOMONE (a cura di), *Trattato di diritto penale dell’impresa*, vol. XI, ed. in Padova da CEDAM, 2011, pag. 289.
- L. SIRACUSA, *“La competenza comunitaria in ambito penale al primo banco di prova: la direttiva europea sulla tutela penale dell’ambiente”*, in *Rivista trimestrale di diritto dell’economia*, anno XXI n. 4, 2008, pag. 863.

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*, Milano, 1983.

T. TREVES, *“Le Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 10 dicembre 1982”*, Milano, 1983

T. TREVES, *“La pollution résultant de l’exploitation des fonds marins en droit International”*, in *Annuaire français de droit international*, volume XXIV, *Domaine Public Maritime*, 1978, p. 827-850.

*“La ricerca applicata per la creazione di un sistema nazionale di Aree Protette marine”* – ISPRA 3° Dipartimento *“Tutela degli Habitat e della Biodiversità”*.

## *Giurisprudenza*

Sentenza arbitrale, 11 marzo 1941 in United Nations Reports of international Arbitration Awards, Vol. III

Cass. n. 1581, 27 maggio 1953, in *Dir. Marittimo*, 1955

App. Firenze 12 gennaio 1960, in *Riv. Dir. Nav.*, 1960, II, pag. 206

Pret. Livorno, 5 maggio 1961, in *Dir. Marittimo*, 1963

Sentenza della Corte di Giustizia 4 dicembre 1974, causa 82/71

Cass. SS.UU. 26 gennaio 1990 n. 1002 (ud. 16 novembre 1989) in *Pluris CEDAM*.

Pretore di Genova, 12 maggio 1995, in *Rivista giuridica ambiente*, 1996

Pretore di Venezia, 28 febbraio 1996, in *Rivista giuridica ambiente*, 1997

Cassazione Penale, sez. III, 22 settembre 1995, in *Rivista giuridica ambiente*, 1997

Cassazione Penale, sez. III, 19 novembre 1996, in *Rivista giuridica ambiente*, 1997

Cassazione Penale SS. UU., 24 giugno 1998, in *Rivista giuridica ambiente*, 1999

Cass. 14 maggio 2002, Saba, in *C.E.D. Cass.*, 221959

Corte di Giustizia dell'Unione Europea C-176/2003, *Commissione c. Consiglio*, 15 aprile 2003

Cass. 10 febbraio 2004, Mannari, n. 11879, *inedita*

Cass. 13 aprile 2007, Ferluga, n. 24731, *inedita*

Corte di Giustizia dell'Unione Europea C-440/05, *Commissione c. Consiglio*, 27 ottobre 2007

Cass. pen. Sez. III, 07-11-2008, n. 41839, in *Pluris CEDAM*

Cass. Sez. III, 28 gennaio 2009, n. 10711, Pecetti, CED 243107

Cour d'Appel de Paris Pôle 4 - Chambre 11 E, 30 marzo 2010

Cass. Pen., Sez. III, n. 11490, 15 dicembre 2010, in *dejure*

Trib. Marsala 18 maggio 2011 (ud. 8/3/2011), n. 272, *inedita*

Cass. Pen., Sez. III, n. 16571, 23 marzo 2011 in *Cass. Pen. 2012*

CEDU, Sez. III, *Mihai Toma c. Romania*, 24 gennaio 2012

Cour de Cassation Crim. n° 3439 del 25 settembre 2012

Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, Sección I, Sentenza n° de recurso 1167/2014,  
n° de resolution 865/2015, del 29/09/2015

Sent. Trib. Livorno n. 172 del 17/03/15, depositata il 30/04/2015, *inedita*

Sent. Trib. Livorno n. 456 del 01/10/2015, depositata il 16/11/2015, *inedita*

Cass. pen. Sez. IV, Sent., 16-02-2015, n. 6749, in *Pluris CEDAM*

Cass. Sez. III sent. 21 settembre 2016 (dep. 3 novembre 2016) n. 46170

## *Sitografia*

[www.altalex.com](http://www.altalex.com)

[www.corriere.it](http://www.corriere.it)

[www.cortecostituzionale.it](http://www.cortecostituzionale.it)

[www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu)

[www.dejure.it](http://www.dejure.it)

[www.ilfattoquotidiano.it](http://www.ilfattoquotidiano.it)

[www.itopf.com](http://www.itopf.com)

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.isprambiente.gov.it](http://www.isprambiente.gov.it)

[www.lexambiente.it](http://www.lexambiente.it)

[www.legambiente.it](http://www.legambiente.it)

[www.penale.it](http://www.penale.it)

[www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it)

[www.pluris-cedam.utetgiuridica.it](http://www.pluris-cedam.utetgiuridica.it)

[www.repubblica.it](http://www.repubblica.it)

[www.sosmediterraneo.org](http://www.sosmediterraneo.org)

[www.shipwrecklog.com](http://www.shipwrecklog.com)

[www.treccani.it](http://www.treccani.it)