



● Le polizze assicurative lasciano sospese le ipotesi di comportamenti dolosi

Incidenti in mare e normativa: profili di ambiente e sicurezza

Una grossa nave da crociera stiva nei propri serbatoi grandi quantitativi di carburante che rappresentano, laddove non siano completamente recuperati in seguito al naufragio, un grave rischio per l'ambiente. Il rischio di contaminazione in caso di incidente può derivare, non solo dal carburante, ma anche dai detersivi, disinfettanti, solventi e oli di varia natura, che presentano anch'essi un significativo potenziale inquinante, per non parlare del destino del relitto. La quantificazione dei danni ambientali e dei rischi derivanti dalla sicurezza del lavoro, in presenza di vittime tra i passeggeri, sono temi estremamente complessi che necessitano un'analisi approfondita e multidisciplinare.

● di **Luciano Butti**, *B&P Avvocati e professore a contratto di diritto internazionale dell'ambiente - Università di Padova - Facoltà di Ingegneria*

Di fronte a un naufragio, o più in generale a un grave incidente in mare, una specifica attenzione giuridica va riservata ai profili concernenti i rischi di inquinamento e la sicurezza sul lavoro, per i riflessi che questi possono presentare tanto in sede civile quanto in sede penale.

Rischi di inquinamento e riferimenti normativi

In caso di incidente in mare, la prima preoccupazione ambientale riguarda naturalmente il rischio di inquinamento da idrocarburi. E non si tratta di un problema rilevante soltanto quando la nave in questione è una petroliera. Anche una grossa nave da crociera stiva nei propri serbatoi grandi quantitativi di carburante che rappresentano, laddove non siano completamente recuperati in seguito al naufragio, un grave rischio per l'ambiente.

L'Italia, con la legge n. 19/2010, ha aderito alla "convenzione internazionale del 2001" sulla responsabilità civile per i danni dovuti a

inquinamento da combustibile delle navi. L'art. 3 della convenzione prevede la responsabilità dell'armatore «per i danni causati da qualsiasi combustibile presente a bordo o proveniente dalla nave», salvo dimostri, ai sensi del comma 3, l'azione o l'omissione intenzionali da parte di un terzo allo scopo di causare il danno. Sembra pertanto difficile, alla luce della convenzione, liberarsi da tale responsabilità civile. Navi oltre una certa stazza, ai sensi della convenzione, sono inoltre soggette a un obbligo assicurativo peculiare, funzionale proprio alla copertura di eventuali danni da inquinamento da perdita di combustibile.

In caso di naufragio o affondamento del vascello, peraltro, la contaminazione generata dal carburante non è la sola possibile. Ogni grossa nave trasporta quantitativi importanti di detersivi, disinfettanti, solventi e oli di varia natura, che presentano anch'essi un significativo potenziale inquinante.

Vi è poi il tema del destino del relitto. La "nave a perdere" - in quanto abbandonata - è giuri-



dicamente un rifiuto, o perlomeno sono rifiuti i materiali che la compongono, con evidenti difficoltà per organizzarne lo smaltimento nelle forme “normali”.

Il tema forse più complesso è però - in caso di naufragio - quello della quantificazione del danno ambientale, in quanto sono assai diversi gli aspetti che devono essere considerati. In primo luogo, ovviamente, il danno si estenderà a tutte le spese necessarie per contenere l'inquinamento e rimuovere il relitto in sicurezza, ove possibile. Il recupero e la rimozione della nave-rifiuto sono minacciati dall'inabissamento: oltre ad aumentare l'entità dei danni all'ambiente (sono evidenti le maggiori difficoltà di aspirazione del carburante dai serbatoi a nave completamente sommersa), questa eventualità renderebbe le operazioni di recupero del relitto assai più complesse e farebbe inevitabilmente lievitare i costi.

Ulteriori spese da considerare saranno quelle relative agli interventi che possono rendersi necessari per il risanamento delle spiagge; vi saranno poi i ridotti introiti turistici per le zone colpite dall'inquinamento derivante dal naufragio. La voce di danno più difficile da quantificare sarà probabilmente quella relativa alle cosiddette “perdite provvisorie” per l'ambiente; si tratta di un concetto introdotto dalla direttiva 2004/35/CE, sulla responsabilità ambientale, che riguarda quelle compromissioni delle risorse naturali che si prolungano solo per un determinato periodo di tempo, sino all'integrale ripristino conseguente alle azioni di risanamento. Sul punto, la giurisprudenza di legittimità si è già pronunciata in senso favorevole alla risarcibilità delle perdite temporanee e provvisorie, con la sentenza della Corte di Cassazione penale, sez. III, 2 maggio 2007, n. 16575.

Rischi inerenti alla sicurezza sul lavoro

In presenza di vittime fra i passeggeri, si aprirà in primo luogo un procedimento penale verso le persone fisiche ritenute responsabili del naufragio. Le imputazioni riguarderanno tanto i profili dell'omicidio quanto quelli del disastro.

Accade che tra le vittime di un grave incidente in mare vi siano anche membri dell'equipaggio, cioè dipendenti dell'armatore; del resto, si tratta spesso di persone che hanno il dovere giuridico di aiutare i passeggeri e di esporsi perciò a rischi normalmente superiori a quelli della media delle persone coinvolte nel naufragio. L'imputazione, con riferimento a queste parti lese, potrà riguardare l'omicidio colposo “qualificato”, perché commesso in violazione (anche) delle norme che tutelano la sicurezza sul lavoro.

Tradizionalmente, questo genere di imputazioni viene elevato a titolo di colpa. Di recente tuttavia, in particolare in una nota decisione della Corte d'Assise di Torino¹⁾, la giurisprudenza ha ritenuto di contestare questo genere di reati anche a titolo di dolo eventuale (con sanzioni perciò assai più gravi) in casi nei quali il comportamento sia stato tanto azzardato da far ritenere che l'imputato avesse “accettato il rischio” dell'incidente. La giurisprudenza non è ancora consolidata sul punto, ma il tema con ogni probabilità si porrà. Fra le sentenze della Cassazione, recentemente:

- Cassazione penale n. 25668/2011, nella quale si riconosce una più ampia possibilità di configurazione del dolo eventuale: «Per la punibilità ... è sufficiente anche il dolo eventuale, che si configura normalmente in relazione all'elemento volitivo, ma che può attendere anche all'elemento intellettuale, quando l'agente consapevolmente rifiuta di accertare la sussistenza degli elementi in presenza dei quali il suo comportamento costituisce reato, accettandone per ciò stesso l'esistenza. Rispetto alla verifica del danno eziologicamente collegato all'incidente, è sufficiente e necessario che per l'agente si rappresenti la probabilità - o anche la semplice possibilità - che dall'incidente sia derivato danno alle persone e tuttavia, accettandone il rischio, ometta di fermarsi»;
- Cassazione penale n. 25960/2011, nella quale la Corte elabora una tesi più restrittiva: «Il dolo eventuale ... richiede un atteggiamento psicologico che, pur non attingendo il livello della certezza, si colloca su un gradino

1) Corte di Assise di Torino, 15 aprile 2011, depositata il 14 novembre 2011, con nota di Gallo Mario e Imperato Luigi, Responsabilità penale: la sentenza di Torino ridisegna lo scenario, in *Ambiente&Sicurezza*, 2011, n. 23.



immediatamente più in alto di quello del mero sospetto. Si richiede più di un semplice ... atteggiamento psicologico di disattenzione, di noncuranza o di mero disinteresse; è necessaria una situazione di fatto inequivoca, che impone ... una scelta consapevole tra l'agire ... e il non agire. Ciò è ravvisabile quando l'agente, rappresentandosi l'eventualità della provenienza delittuosa della cosa, non avrebbe agito diversamente anche se di tale provenienza avesse avuto la certezza».

In ogni caso, il procedimento penale - ove fra le vittime vi siano anche dipendenti dell'armatore - dovrebbe riguardare direttamente anche la società datrice di lavoro dei dipendenti deceduti. A partire dal 2007, infatti, il sistema della responsabilità amministrativa e penale delle imprese (D.Lgs. n. 231/2001) è stato esteso anche agli incidenti mortali verificatisi con violazione della normativa sulla sicurezza. Per questi reati, il procedimento penale deve essere celebrato, contemporaneamente, verso le persone fisiche e verso l'azienda. Quest'ultima può essere condannata a pene molto gravi, economiche e interdittive. Per sottrarsi a queste gravi sanzioni, la società dovrebbe dimostrare di aver tempestivamente adottato e fatto applicare un "modello organizzativo" adeguato. Dovrebbe dimostrare, in altre parole, che il comportamento sconosciuto direttamente responsabile del naufragio è stato tenuto in totale violazione delle regole interne e che analoghi comportamenti - se già avvenuti - non erano stati tollerati in precedenza. Per dimostrare la presenza di questa esimente, è fondamentale per l'armatore la dimostrazione della presenza, al momento dell'incidente, di un adeguato modello organizzativo sulla base del D.Lgs. n. 231/2001.

L'armatore potrà essere chiamato nel processo penale come responsabile civile anche in riferimento a questi reati, per garantire i risarcimenti. Questo aspetto richiama il difficile tema dell'operatività delle garanzie assicurative. Le polizze (i cui massimali potrebbero comunque non essere sufficienti) coprono anche l'errore umano, lasciando scoperte le ipotesi di comportamenti dolosi.

L'art. 524 del codice della navigazione (R.D. 324/1942) prevede infatti espressamente che la copertura assicurativa vada garantita anche in caso di sinistro derivante da colpa del comandante o dell'equipaggio, ma solo a condizione che vi sia rimasto estraneo l'assicurato (l'armatore).

L'articolo 522, in materia di aggravamento del rischio, pone un ulteriore limite all'obbligazione dell'assicuratore, nella misura in cui il rischio insito nella navigazione (compreso quello di naufragio, di per sé coperto dalla polizza) sia stato trasformato o aggravato per fatto dell'assicurato, e la conoscenza di tale fatto da parte dell'assicuratore lo avrebbe indotto a non concludere il contratto, o a concluderlo a condizioni diverse.

Sarà quindi decisiva, ai fini dell'operatività delle polizze, l'estraneità dell'armatore alla manovra o al comportamento del comandante che ha determinato il naufragio. Laddove manovre pericolose e non conformi alle regole della navigazione siano state poste in essere dal comandante in ragione di disposizioni dell'armatore, l'armatore difficilmente potrà dimostrare la propria estraneità all'accaduto. Il caso sarebbe oggettivamente incerto e difficile nell'ipotesi in cui, pur mancando la prova di disposizioni o istruzioni non conformi alle regole da parte dell'armatore, quest'ultimo, consapevole che manovre irregolari, ripetute e simili tra loro venivano effettuate dal comandante o dall'equipaggio, non fosse adeguatamente intervenuto per sanzionarle e impedirle.

Quanto alle polizze assicurative che coprono il danno ambientale, queste sono spesso corredate da una serie notevole di clausole che escludono o limitano la responsabilità della Compagnia assicuratrice in molte circostanze. Aspetto di essenziale importanza sarà in definitiva quello relativo all'atteggiamento psicologico delle persone fisiche imputate di omicidio, che potrà essere inquadrato nell'ambito della colpa (anche con previsione) o in quello del dolo eventuale: un'ipotetica condanna a titolo di dolo eventuale potrebbe dar luogo infatti a problemi di operatività della copertura assicurativa. ●