



FRANCESCA PELLEGRINO

Trasporto marittimo di idrocarburi e tutela dell'ambiente: profili evolutivi

La compensazione per i danni causati dall'inquinamento da idrocarburi sversati da petroliere è disciplinata da un regime internazionale elaborato sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

In origine, tale regime era basato sulla convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (CLC 1969) e sulla convenzione internazionale del 1971 per la creazione di un fondo internazionale per la compensazione dei danni da inquinamento da idrocarburi (convenzione del Fondo 1971). Quest'ultima, che è complementare alla CLC, stabilisce un regime per il risarcimento delle vittime quando la compensazione prevista dalla convenzione sulla responsabilità civile risulta inadeguata. Il vecchio regime è stato modificato da due protocolli del 1992. Le due convenzioni così modificate sono note come CLC 1992 e convenzione sul Fondo 1992, attualmente in vigore.

In base alla convenzione CLC, la richiesta di risarcimento può essere rivolta solo nei confronti del proprietario della petroliera, su cui incombe un rigido sistema responsabilità per i danni causati dall'inquinamento provocato dallo scarico di petrolio dalla sua nave. Il proprietario gode, tuttavia, del diritto di limitare la sua responsabilità ad un importo determinato in base alle tonnellate di stazza della nave.

A seguito dell'incidente dell'Erika, sono stati emendati i protocolli del 1992 che hanno elevato i limiti di oltre il 50%. I nuovi massimali sono entrati in vigore il 1° novembre 2003.

Maritime Transportation of Persistent Hydrocarbon Mineral Oil and Protection of the Environment: Evolutionary Aspects

Compensation for oil pollution damage caused by spills from ships is governed by an international regime elaborated under the auspices of the International Maritime Organization (IMO).

Originally, this regime was based on the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969 CLC) and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971 Fund Convention). The latter, which is supplementary to the CLC, establishes a regulation for compensating victims when the compensation provided in the Convention on Civil Liability is inadequate. The old regime was amended by two Protocols of 1992. The two amended Conventions are known as the 1992 CLC and the 1992 Fund Convention, presently in force.

Under the CLC Convention, the claim for compensation can be made only against the owner of the ship who is subject to a rigid liability system for damages caused by contamination resulting from the discharge of oil from the ship. The owner, however, is entitled to limit his liability based on the units of tonnage. Following the Erika accident, the 1992 Protocols were amended and the limits were increased by more than 50%. The new limits entered into force on November 1, 2003.