

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La nave Terra Nova affondata e la normativa di settore sull'inquinamento marino

Nicola Capuzzo · Saturday, July 27th, 2024

*Contributo a cura di avv. Enrico Vergani (partner) e avv. Marco Mastropasqua (senior counsel), rispettivamente leader e membro del Focus Team Shipping, Transport & Logistics di BonelliErede, relativamente all'incidente della nave cisterna Terra Nova nelle Filippine avvenuto nei giorni scorsi*

Il sinistro della “Terra Nova” al largo di Manila (Filippine) è un evento con effetti probabilmente limitati alla sola giurisdizione delle Filippine. Richiama tuttavia riflessioni sulla tutela dell'ambiente marino in via indifferenziata e su scala globale.

L'inquinamento marino è oggetto di diverse Convenzioni: (i) la “*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*” (la “**CLC**”) siglata a Bruxelles nel 1969 e successivamente modificata da alcuni protocolli (“**1992 Protocols**”); (ii) la “*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*” del 1971 (la “**FUND Convention**”), modificata con i protocolli del 1992 (“**1992 Supplementary Fund Protocol**”); (iii) la “*Hazardous and Noxious Substance Convention*” (“**HNS**”) del 1996 e il relativo protocollo del 2010; (iv) la “*International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage*” (la “**Bunker Oil**”), Londra 23 marzo 2001.

Al di là della normativa di settore sull'inquinamento marino, gli strumenti normativi a livello internazionale esistono e svolgono un'importante funzione di prevenzione. Il controllo degli standard delle navi, il sistema del *Port State Control* di ogni Stato costiero, il ruolo degli Enti di Classifica, anche quali Organismi Riconosciuti dalle diverse Autorità di Bandiera, sono tutti strumenti efficaci, sulla cui rigorosa applicazione non può sussistere incertezza e/o esitazione.

Ma il fattore umano è e resta elemento centrale, anche in funzione di prevenzione del rischio ambientale. La preparazione e competenza degli equipaggi, la formazione continua, la qualità delle prestazioni a bordo (che va adeguatamente remunerata e su cui bisogna seriamente investire) sono elementi imprescindibili, in assenza dei quali il controllo delle Autorità preposte e la normativa internazionale non possono essere sufficienti.

Allo stesso tempo, in presenza di un sinistro, vanno poste in essere misure di intervento rapide e coordinate, se occorre a livello internazionale, ad esempio, con riferimento al caso di specie, prestando tecnologie per la rapida rimozione del combustibile dal relitto, ovviamente se profondità e fondali lo permettono.

Per la parte risarcitoria, subentra lo strumento assicurativo che presuppone capacità assicurativa, coordinamento tra i diversi operatori e applicazione uniforme delle diverse normative internazionali.

Il mare è una risorsa preziosa che va tutelata in ogni sua manifestazione e valore. Per anni lo abbiamo inteso come un'infrastruttura enorme e gratuita, con *free innocent passage* per tutti gli operatori economici e i viaggiatori. Recenti, tragici eventi ci ricordano che *it ain't necessarily so*.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, July 27th, 2024 at 9:00 am and is filed under [Navi](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.