

## INDICE

	<i>pag.</i>
ANNA MONTESANO	
PREMESSA	XIII
MICHAEL NESPECA	
LE BOCHE DI BONIFACIO COME STRETTO PER LA NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE NELL'AMBITO DELLA CONVENZIONE DI MONTEGO BAY	1
1. Le Bocche di Bonifacio: geografia dello Stretto	1
2. Tappe evolutive del passaggio negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale	2
2.1. Le origini del libero passaggio inoffensivo negli stretti: il caso dello Stretto di Corfù	2
2.2. La Convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la zona contigua del 1958	5
3. La Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare (UNCLOS)	7
3.1. Il principio della libertà di navigazione	7
3.2. La portata applicativa della Parte III della Convenzione di Montego Bay e la nozione di «stretto»	12
3.3. Il «passaggio in transito» negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale e il regime del «passaggio inoffensivo» nella Convenzione di Montego Bay	15
3.4. Profili di sicurezza della navigazione negli stretti nel sistema della Convenzione di Montego Bay	18
4. La navigazione nello Stretto di Bonifacio ai sensi della Convenzione di Montego Bay	19
Bibliografia	22
ELENA ORRÙ	
LA DISCIPLINA INTERNAZIONALE IN MATERIA DI PREVENZIONE E RESPONSABILITÀ PER INQUINAMENTO MARINO DA NAVI	25
1. L'evoluzione della tutela dell'ambiente marino contro fenomeni di inquinamento proveniente da navi a livello internazionale	25

	<i>pag.</i>
2. Le principali convenzioni internazionali in materia di inquinamento marino	31
2.1. La Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del mare firmata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 (UNCLOS)	31
2.2. La Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino da navi (MARPOL 1973/78) e la Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974)	33
2.3. La Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino cagionato dall'immersione di rifiuti ed altre sostanze pericolose (c.d. LDC) ed il Protocollo del 1996 (c.d. LP)	38
3. Le «Aree speciali», le «Aree a controllo delle emissioni» e le <i>Particularly Sensitive Sea Areas</i> (PSSA). L'area speciale del Mediterraneo e le Bocche di Bonifacio quale PSSA	41
4. Le convenzioni internazionali in materia di responsabilità civile per inquinamento marino	45
4.1. Il sistema <i>CLC-Fund</i>	46
4.2. <i>HNS e Bunker</i>	53
5. Conclusioni	56
Bibliografia	57

GIANLUCA GENNAI

IL PIANO RAMOGEPOL PER LA PROTEZIONE  
DELL'AMBIENTE MARINO E COSTIERO  
NELLO STRETTO DI BONIFACIO

	61
1. Le convenzioni a carattere regionale contro l'inquinamento marino: la Convenzione di Barcellona e l'Accordo Ramogepol	61
2. I rischi della navigazione nelle Bocche di Bonifacio: il caso <i>Rhodanus</i>	65
3. La sinergia tra Italia, Francia e Principato di Monaco: il Piano Ramogepol	68
4. Considerazioni conclusive	72
Bibliografia	77

TAMARA FAVARO

LA GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI  
NEGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA:  
PROFILI CRITICI E PROSPETTIVE DI RIFORMA

	79
1. Le ragioni dell'indagine	79
2. Il contesto normativo di riferimento	83
3. Prevenire la dispersione dei rifiuti in mare attraverso meccanismi incentivanti: l'intervento pubblico in materia tariffaria	86
3.1. Natura giuridica della tariffa e sua compatibilità rispetto ai principi di economia circolare	91
4. L'affidamento del servizio tra regola ed eccezioni	94

	<i>pag.</i>
5. La gestione dei rifiuti prodotti dalle navi che transitano nelle Bocche di Bonifacio: profili critici	98
5.1. L'affidamento del servizio <i>ex art.</i> 68 cod. nav. nei porti sardi: da eccezione a nuova regola?	102
6. Riflessioni critiche sulle deroghe all'affidamento tramite gara pubblica	104
7. Possibili prospettive di riforma	106
Bibliografia	108
ILARIA MALAGUTI	
LE SHIPS' ROUTEING MEASURES NELLO STRETTO DI BONIFACIO	111
1. Premessa	111
2. Il ruolo dell' <i>International Maritime Organization</i> in materia di sicurezza marittima	112
3. Le c.d. « <i>routeing measures</i> »	116
4. Il quadro regolatorio internazionale in tema di <i>ships' routeing measures</i>	118
5. Le diverse tipologie di <i>routeing measures</i> di cui alla Risoluzione IMO A.572(14) del 1985	123
6. La regolamentazione dei traffici marittimi nel contesto delle Bocche di Bonifacio	126
7. La sicurezza delle rotte nelle aree protette, vulnerabili o di rilevante pregio paesaggistico: il decreto interministeriale italiano c.d. «anti-inchini»	128
8. Le misure di regolamentazione adottate in altre aree ad elevato rischio ambientale	130
8.1. Le restrizioni alla libertà di navigazione nelle « <i>Aree Marine Particolarmente Sensibili</i> »	131
8.1.1. L'Australia e lo Stretto di Torres	131
8.1.2. L'area del Mar Baltico e del Golfo di Finlandia: gli Stretti baltici	133
8.2. Le misure adottate in altre aree ad elevato rischio ambientale	134
8.2.1. Il Mare di Bering e lo Stretto di Bering	134
8.2.2. Le acque territoriali del Canada e degli Stati Uniti	134
8.2.3. La navigazione nel Mar Nero e nei suoi Stretti	135
8.2.4. Lo Stretto di Gibilterra	139
8.2.5. Gli Stretti inglesi di Pentland Firth e di Dover	140
8.2.6. Lo Stretto di Messina	143
9. Considerazioni conclusive	144
Bibliografia	145

	<i>pag.</i>
VINCENZO BATTISTELLA	
I SISTEMI DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO MARITTIMO NELLE BOCHE DI BONIFACIO	149
1. Premessa	149
2. Profili giuridici dei sistemi di monitoraggio e di controllo del traffico marittimo	151
3. La natura giuridica del sistema VTS e degli schemi di separazione del traffico-SST	156
3.1. I servizi VTS e gli schemi di separazione del traffico-SST	156
3.2. Il sistema VTS nello Stretto di Bonifacio	164
4. Lo « <i>Ship Reporting System</i> »-SRS	168
4.1. I sistemi di notificazione obbligatoria del traffico marittimo negli stretti internazionali	168
4.2. I sistemi di notificazione obbligatoria del traffico marittimo nello Stretto di Bonifacio	169
5. Considerazioni conclusive	172
Bibliografia	173
IOLANDA CAVALLO	
IL PILOTAGGIO: STRUMENTO DI AUSILIO ALLA NAVIGAZIONE NELLO STRETTO DI BONIFACIO	179
1. Riflessioni introduttive: il servizio di pilotaggio quale strumento di pre- venzione del rischio di sinistri marittimi negli stretti internazionali	179
2. Il servizio di pilotaggio negli stretti di mare particolarmente sensibili	181
2.1. Il servizio di pilotaggio negli Stretti Baltici	182
2.2. Il contesto dello Stretto di Torres: istituzione del pilotaggio ob- bligatorio. Violazione o creazione del diritto internazionale?	188
2.3. Il servizio di pilotaggio nello Stretto di Dover	194
2.4. La regolamentazione del transito marittimo lungo lo Stretto di Messina	195
3. Il servizio di pilotaggio nello Stretto di Bonifacio	199
4. Considerazioni conclusive	203
Bibliografia	206
LUIGI ZUNARELLI	
L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE APPLICATA ALLA NAVIGAZIONE MARITTIMA: NUOVI POSSIBILI STRUMENTI DI PREVENZIONE DEI SINISTRI NELLO STRETTO DI BONIFACIO	209
1. Riflessioni introduttive: l'utilizzo dell'intelligenza artificiale nel tra- sporto marittimo	209

	<i>pag.</i>
2. Il servizio di pilotaggio da remoto e il suo possibile sviluppo nello Stretto di Bonifacio	212
2.1. Lo stato dell'arte circa l'utilizzo del servizio di pilotaggio da remoto	212
2.2. L'impiego di nuove tecnologie per il superamento dell'attuale concetto di pilotaggio da remoto	213
2.3. L' <i>Intelligent Fairway</i> quale infrastruttura digitale necessaria all'operatività del servizio di pilotaggio	214
2.4. Il superamento dell'errore umano e le c.d. MASS ( <i>Maritime Autonomous Surface Ships</i> )	216
3. Considerazioni conclusive	218
Bibliografia	219

BENEDETTA CELATI

LA REGOLAZIONE DELL'ATTIVITÀ DI PESCA  
TRA FINALITÀ ECONOMICHE  
E PROTEZIONE DELL'ECOSISTEMA MARINO  
NELLE BOCHE DI BONIFACIO

	221
1. Inquadramento generale della tematica: la regolazione della pesca marittima nella progressiva emersione della dimensione ambientale	221
2. Il monitoraggio del traffico dei pescherecci e il contrasto del fenomeno dell'eccessivo sfruttamento delle risorse alieutiche	230
2.1. Il controllo della pesca nelle Bocche di Bonifacio in quanto ecosistema marino particolarmente vulnerabile	238
3. Il contributo della pesca al mantenimento dell'equilibrio dell'ecosistema: il <i>fishing for litter</i> e la c.d. «legge SalvaMare» nella realizzazione di un sistema incentivante per il rispetto dell'ambiente nel Mediterraneo	245
4. Le Bocche di Bonifacio come esempio di conciliazione tra interessi economici legati all'esercizio della pesca e tutela dell'ambiente	252
5. Considerazioni conclusive	257
Bibliografia	258

STEFANO ZUNARELLI

I RISCHI DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA:  
RESPONSABILITÀ E PROFILI ASSICURATIVI  
ALLA LUCE DEL CASO *EVER GIVEN*

	263
1. Riflessioni introduttive	263
2. L'incidente della <i>Ever Given</i> lungo il Canale di Suez	264
3. Profili di responsabilità ed assicurativi nel caso <i>Ever Given</i>	266
3.1. Responsabilità da ritardo nella riconsegna delle merci	266
3.2. Le spese per le operazioni di salvataggio	270
3.3. Le responsabilità nei confronti dei terzi utilizzatori del Canale di Suez	274

	<i>pag.</i>
4. Considerazioni conclusive	275
Bibliografia	276
ANNA MONTESANO	
SOSTENIBILITÀ E SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	
NELLE BOCHE DI BONIFACIO:	
PROSPETTIVE <i>DE IURE CONDENDO</i>	279
1. L'emersione del principio di sviluppo sostenibile e la strategia per l'ambiente marino	279
2. Il concetto di sviluppo sostenibile nell'ambito della navigazione marittima	285
3. L'istituzione delle aree marine protette e delle aree marine particolarmente sensibili	289
4. La strategia per il conseguimento dello sviluppo sostenibile nelle Bocche di Bonifacio	293
4.1. La creazione del Parco Marino Internazionale delle Bocche di Bonifacio	294
4.2. Il riconoscimento dello Stretto di Bonifacio quale «area speciale protetta di importanza mediterranea» e «area marina particolarmente sensibile»	297
4.3. La cooperazione italo-francese per la regolamentazione del traffico marittimo nello Stretto di Bonifacio	300
4.4. Le misure protettive associate (« <i>associated protective measures</i> ») alla dichiarazione dello Stretto di Bonifacio quale area marina particolarmente sensibile	305
4.5. Prospettive di riforma	306
Bibliografia	310
ELENCO DEGLI AUTORI	315