

**Valentina Di Liberto**

**SPAMAR 2015**

**Il passaggio delle navi attraverso gli stretti  
usati per la navigazione internazionale**

**2016-3.5**

**Fogli di lavoro**  
per il Diritto Internazionale



Direzione scientifica: *Rosario Sapienza*

Coordinamento redazionale: *Elisabetta Mottese*

Redazione: *Adriana Di Stefano, Federica Antonietta Gentile, Giuseppe Matarazzo, Maria Manuela Pappalardo, Giuliana Quattrocchi*

Volume chiuso nel mese di settembre 2016

FOGLI DI LAVORO *per il Diritto Internazionale è on line*

<http://www.lex.unict.it/it/crio/fogli-di-lavoro>

ISSN 1973-3585

**Cattedra di Diritto Internazionale**

Via Gallo, 24 - 95124 Catania

Email: [risorseinternazionali@lex.unict.it](mailto:risorseinternazionali@lex.unict.it) - Redazione: [foglidilavoro@lex.unict.it](mailto:foglidilavoro@lex.unict.it)

- Tel: 095.230857 - Fax 095 230489

## 1 Il regime giuridico degli stretti

Il passaggio delle navi attraverso gli stretti utilizzati per la navigazione internazionale, vale a dire (quelle contrazioni di mare tra due terre emerse di larghezza variabile, che costituiscono una naturale via di passaggio tra due parti più vaste di mare), storicamente era disciplinato dalla regola di libertà di transito.

Limitare o chiudere il passaggio da parte degli Stati che esercitano la giurisdizione sugli stretti, comporterebbe un diniego della libertà di comunicazione via mare, con evidenti ripercussioni per le relazioni pacifiche tra gli Stati.

Tuttavia è evidente come gli Stati costieri di stretti si trovano spesso a dover fronteggiare situazioni critiche per l'ambiente marino e costiero, a causa dell'alta densità di traffico marittimo e dall'alto rischio d'incidenti tra navi, o spesso dalla difficoltà di navigazione resa dalle caratteristiche geofisiche di queste vie d'acqua.

E' il caso degli stretti del Mar Nero o di Magellano, dove anche una modesta quantità di petrolio persa da una nave a seguito di un incidente, può causare effetti dannosi non solo per l'ambiente marino, ma anche alle coste e alle comunità ivi stanziate.<sup>1</sup>

Si ricordi, per esempio i danni all'ambiente marino provocati dalla fuoriuscita di circa due mila tonnellate di petrolio dalla petroliera greca "Patmos" nello stretto di Messina nel marzo del 1958.

La commissione di periti incaricata di valutare i danni, accertò un consistente diminuzione della concentrazione di plancton normalmente sospeso nell'acqua, con conseguente diminuzione della fauna ittica presente solitamente in queste acque.<sup>2</sup>

Rilevante appare anche l'incidente del 9 agosto 1974 alla superpetroliera "Metula", incagliatasi nello stretto di Magellano per il danno ambientale causato alle coste dello stretto.

Circa sessanta mila tonnellate di petrolio fuoriuscite dalla nave, andarono a depositarsi sulla costa dello stretto cileno per circa cinquanta chilometri.<sup>3</sup>

Inoltre alcuni stretti non sono solamente importanti vie di navigazione, ma sono un indispensabile fonte di ricchezza per gli Stati costieri.

---

<sup>1</sup> Per gli effetti e le conseguenze provocate dall'immistione d'idrocarburi in mare, si veda SCHACHTER, SERWER, *Marine Pollution Problems and Remedies*, in *AJIL*, 1971, p. 90 s;

<sup>2</sup> MERIALDI, *La sentenza sulla quantificazione del danno all'ambiente nel caso Patmos*, 1994, p. 35 ss.

<sup>3</sup> Per i danni ambientali causati all'ecosistema della regione colpita dall'incidente della petroliera Metula, si veda il rapporto finale di HARM, VLCC "Metula" Oil spill, December 1974, p. 173 ss.

Ad esempio lo stretto di Malacca e Singapore, in cui le ricche acque di risorse naturali, sono un'importante fonte alimentare per la popolazione malese.

Occorre infine tenere presente che le rotte presenti negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale non sono importanti solo per il commercio internazionale, ma sono rilevanti anche per gli interessi strategico-militari degli Stati navigazionisti.

A fronte di tali problematiche, negli ultimi decenni tra gli Stati utilizzatori e Stati costieri sono sorti una moltitudine di conflitti, tale che si è reso necessario un intervento legislativo al fine di bilanciare i vari interessi contrapposti, e al riguardo è fondamentale il tentativo normativo previsto attraverso la “Costituzione per gli oceani”, adottata il 10 dicembre del 1982 a Montego Bay.<sup>4</sup>

In particolare la Convenzione dedica l'intera parte III all'utilizzo degli stretti per la navigazione internazionale, in cui è stata sancita l'estensione a 12 m. n. del mare territoriale e un nuovo regime di navigazione per gli stretti, in altre parole il cosiddetto “passaggio in transito”; con l'eccezione per taluni tipi di stretti dell'applicazione del regime del passaggio inoffensivo ma con caratteristica di “ non sospendibile”.

L'istituto del passaggio in transito è così più garantista per gli Stati utilizzatori degli stretti, poiché fa obbligo agli Stati costieri di non impedire, né ostacolare la libera navigazione di tutte le navi, sia militari sia commerciali, e sancisce inoltre e seppur implicitamente il diritto dei sottomarini di navigare in immersione.

Unico limite per gli Stati utilizzatori degli stretti è di astenersi da mettere in pericolo la sicurezza e l'ordine pubblico degli Stati costieri, rispettando pertanto le misure adottate da questi, per proteggere l'ambiente marino e la sicurezza della navigazione in queste acque.

---

<sup>4</sup> KOH, A Constitution for the Oceans in NORDQUIST; A Commentary vol. I Dordrecht, Boston, London, 1985, p. 10 ss.

## 2. Stretti in cui la navigazione è disciplinata dal passaggio in transito: diritti e doveri dello Stato utilizzatore

La parte III della Convenzione di Montego Bay distingue due categorie di stretti: gli stretti in cui si applica il regime di passaggio in transito, e gli stretti in cui tale regime non si applica.

Ai sensi dell'articolo trentasette, il regime in transito si applica a tutti gli stretti che sono utilizzati per la navigazione internazionale e collegano aree di alto mare o di zona economica esclusiva.

La Convenzione utilizza due criteri: uno funzionale e uno geografico.

Perciò in questa categoria di stretti rientrano vie d'acqua rilevanti per la navigazione commerciale e militare, poiché costituiscono l'unica rotta per raggiungere determinati mari.

Ne sono un esempio, lo stretto di Gibilterra, Hormuz, Malacca e Singapore. L'articolo 38 paragrafo 1, prevede che il diritto di passaggio in transito non può essere impedito, purché il transito sia continuo e rapido. Infatti, le navi devono astenersi da qualsiasi minaccia o uso della forza contro la sovranità e l'integrità dello Stato costiero; uniformandosi così anche alle norme e pratiche internazionali generalmente accettate e a quelle concernenti la prevenzione dell'inquinamento marino da navi.

Inoltre un'altra differenza indicativa tra passaggio inoffensivo e in transito, consiste nel fatto che negli stretti in cui si applica quest'ultimo, i sommergibili possono navigare in immersione.<sup>5</sup>

In alcuni casi la navigazione in immersione sarebbe richiesta per ragioni di sicurezza, come nel caso dei sommergibili a propulsione nucleare, in altri invece sono decisive le condizioni fisiche e morfologiche degli stretti. Ad esempio nel caso di vaste zone dello stretto di Malacca, la navigazione in immersione è in pratica impossibile o molto pericolosa, e quindi la sicurezza della navigazione può in questi casi essere meglio garantita solo con una navigazione in superficie.

Per quanto concerne invece, l'assetto giuridico che disciplina il passaggio in transito negli stretti, sembrerebbe l'istituto prevalere sui poteri coercitivi dello Stato

---

<sup>5</sup> Poiché negli stretti non sottoposti al regime di passaggio in transito si applica il passaggio inoffensivo non sospensibile (art.45), i sottomarini devono navigare in superficie. BURKE, *Submerged Passage through Straits*, 1976, p. 219 ss.

costiero.<sup>6</sup> Infatti, a tal proposito è assente una disposizione, in base alla quale lo Stato costiero può adottare le misure necessarie per impedire nel suo mare territoriale ogni passaggio che non sia offensivo.

Tuttavia nel silenzio della parte III in merito ai poteri coercitivi dello Stato costiero assume rilevanza l'articolo 233 della Convenzione di Montego Bay, unica norma a protezione dell'ambiente marino degli stretti, e quindi con possibilità per lo Stato costiero di adottare tutte le misure necessarie, qualora una nave straniera abbia violato le leggi in tali materie.

Poteri specifici sono previsti per gli Stati costieri ai fini della protezione delle aree coperte da ghiacci.

“L'Arctic Article”<sup>7</sup> Riconosce agli Stati costieri il diritto di adottare leggi e regolamenti per la prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento marino causato da navi, qualora tali acque siano per la maggior parte dell'anno ricoperte da ghiacci.

In tali aree rientrano la rotta del Mare del nord e il Passaggio di nord-ovest.

Tuttavia se pur gli Stati costieri, abbiano maggiore autonomia e discrezionalità nel disciplinare la navigazione presso gli stretti con presenza di ghiacciai, lo stesso articolo 234 della Convenzione di Montego Bay pone l'accento come l'adozione di tali provvedimenti, sia subordinata al rispetto di tre specifiche condizioni:

- La navigazione deve essere ostacolata o messa in pericolo da condizioni climatiche particolarmente rigide e dalla presenza di ghiacci per la maggior parte dell'anno.
- Le leggi e i regolamenti nazionali non devono essere discriminatori, dovendosi applicare quindi a tutte le navi.
- La loro adozione deve essere basata sulla documentazione scientifica più affidabile di cui si disponga.

---

<sup>6</sup> Come osservato da EL MOR, *The Regime of Passage in Straits Used for International Navigation in the Light of the Third U. N. Conference on the Law of the Sea*, in REgDI, 1981, p. 60.

<sup>7</sup> JHONSTON, *Arctic Ocean Issues in the 1980*, Honolulu, 1982, p. 12.

### 3. Stretti in cui si applica il passaggio inoffensivo non sospensibile

Secondo la Convenzione di Montego Bay, il regime giuridico di passaggio in transito non si applica:

Agli stretti in cui si applica il passaggio inoffensivo non sospensibile. Ovvero quegli stretti formati da un'isola appartenente a uno Stato e dal suo territorio di terraferma, qualora al largo dell'isola sia presente una rotta attraverso l'alto mare, di convenienza comparabile dal punto di vista della navigazione e delle sue caratteristiche idrografiche.

Infatti, la ratio della norma è di permettere alla comunità internazionale (qualora esista una rotta alternativa), di avere libertà di navigazione.

La lettera b dell'articolo 45 paragrafo 1, prevede la seconda tipologia di stretti esclusi dal passaggio, considerati di "minore rilevanza", (collegano una zona di alto mare di uno Stato con il mare territoriale di altro Stato). A questi stretti si applica il diritto di passaggio inoffensivo non sospensibile.

Stretti nei quali il passaggio è totalmente o parzialmente regolato da convenzioni che siano in vigore da lungo tempo e riguardino espressamente tali stretti. Sebbene la Convenzione di Montego Bay non ne faccia menzione di trattati tipici, la prassi dimostra come le norme previste nei trattati di lunga data siano generalmente osservate da tutti gli Stati utilizzatori. Un caso è la Convenzione di Montreux, in cui la generale accettazione della sua disciplina è resa dal fatto che annualmente tutti gli Stati utilizzatori comunicano alle autorità turche i dazi e le informazioni riguardanti le navi battenti, le loro bandiere transitanti negli stretti, così come richiesto dalla suddetta Convenzione.<sup>8</sup>

Lo stretto di Gibilterra, unica via di collegamento naturale tra l'Atlantico e il Mediterraneo, separa la costa spagnola e britannica (con l'enclave di Gibilterra), dalla costa marocchina e spagnola (con l'enclave di Ceuta), collegando le zone economiche esclusive del Marocco e della Spagna.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> ROZAKIS, *The Turkish Straits*, Dordrecht, Boston, Lancaster, 1987, p. 135.

<sup>9</sup> Il Marocco ha dichiarato la zona economica esclusiva con legge nel 1981, sia nell'oceano Atlantico sia nel Mediterraneo.

La navigazione è regolata dal passaggio in transito, perché sia Marocco, sia Spagna sono parti alla Convenzione di Montego Bay.<sup>10</sup>

Ed entrambi gli Stati hanno fissato a 12 m. n. l'estensione del mare territoriale, facendo rientrare le acque dello stretto nella loro giurisdizione.<sup>11</sup>

La navigazione in queste acque è resa difficile nella parte orientale dello Stretto, a causa di venti che possono raggiungere una velocità di cinquanta nodi, e le stesse correnti marine possono costituire un ostacolo per la navigazione, a causa dell'incontro tra la corrente atlantica superficiale e calda, e la corrente mediterranea più profonda e fredda.

Nonostante le suddette caratteristiche fisiche dello stretto, esso rappresenta una delle rotte marine più importanti per la navigazione, infatti, vi transitano ogni giorno in queste acque da 140 a 200 navi.

Così, nonostante la ratifica della Convenzione di Montego Bay da parte del Marocco e della Spagna, sembra difficile sostenere che nello stretto di Gibilterra la navigazione sia regolata dal passaggio in transito.

Poiché la legislazione del Marocco non distingue tra la navigazione nelle acque territoriali e passaggio nello stretto di Gibilterra, ma riconosce nella prassi come unico principio giuridico, la regola del passaggio inoffensivo.

La posizione della Spagna invece non appare del tutto chiara, perché si costata nella prassi per quanto concerne il passaggio dei sommergibili, l'applicazione del principio del passaggio in transito e quindi probabilmente anche per le navi.

Detto ciò, si può desumere, che la Spagna abbia accettato il passaggio in transito.

Lo stretto di Hormuz mette in comunicazione la zona economica dell'Iran con quella dell'Oman e rientra nella categoria di stretti in cui vige il passaggio in transito.

L'Oman è parte della Convenzione di Montego Bay, avendola ratificata il 17 agosto del 1989 e l'Iran l'ha firmata ma, non ratificata.<sup>12</sup>

Attraverso questo braccio di mare, transita circa l'ottantotto per cento del petrolio prodotto dagli Stati del Golfo ed è evidente come un'eventuale chiusura delle acque dello stretto alla navigazione internazionale da parte degli Stati costieri provocherebbe un'interruzione dei rifornimenti energetici, verso gli Stati importa-

---

<sup>10</sup> Il Marocco ha ratificato la Convenzione di Montego Bay il 31 maggio 2007 mentre la Spagna l'ha ratificata il 15 gennaio 1997.

<sup>11</sup> Il Marocco ha esteso il mare territoriale a 12 m. n. con legge nel 1973.

<sup>12</sup> Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General- Status as at 1 April 2009, Vol. III, p. 442 s.

tori, con gravi conseguenze economiche per le economie occidentali, e rilevanti ripercussioni nelle relazioni internazionali.

Detto questo, è indicativo come la Convenzione di Montego Bay cerchi di bilanciare tali assetti d'interessi contrapposti, con l'evidente limite della mancata ratifica da parte dell'Iran.

Infatti, se pur le posizioni di Iran e Oman circa la navigazione nello stretto di Hormuz sembrano simili, di fatto entrambi gli Stati rivendicano il controllo esclusivo del traffico transitante in queste acque e subordinano il passaggio delle navi straniere, e di quelle da guerra, a un'autorizzazione preventiva.

La posizione dell'Oman dal punto di vista giuridico, essendo parte della Convenzione di Montego Bay, è quella di aver accettato il regime del passaggio in transito negli stretti;

di conseguenza l'intenzione di subordinare il passaggio delle navi militari nelle sue acque territoriali a una preventiva autorizzazione, non è conforme alla disciplina convenzionale.

La posizione dell'Iran al contrario, nel corso degli anni è sempre stata coerente, perché non ha mai ratificato la Convenzione ed ha sempre respinto la tesi che vede il passaggio in transito avere assunto un valore consuetudinario.

In particolare, il governo iraniano ha più volte obiettato agli Stati Uniti, che sostengono il carattere consuetudinario del passaggio in transito, che tale regime giuridico non è menzionato nella Convenzione di Ginevra sul mare territoriale del 1958.<sup>13</sup> E nonostante oggi sia riconosciuto, generalmente, il valore consuetudinario di tale regime di navigazione, la posizione dell'Iran non è cambiata.<sup>14</sup>

Terminando, nonostante gli "ostacoli" posti alla navigazione nello stretto dall'Iran di fatto la questione è risolta nella prassi, perché, di fatto, le rotte marittime più facilmente navigabili passano attraverso le acque dell'Oman.

---

<sup>13</sup> Si veda, ad esempio la nota diplomatica inviata dal governo italiano al Dipartimento di Stato degli Stati Uniti il 7 luglio 1988, UN Doc. 20525, 15 March 1989. P. 4.

<sup>14</sup> Monitoring Ships a Routing Task, nove January 2008.



4. Stretti in cui non si applica il passaggio in transito (a) stretti in cui la navigazione è regolata da convenzioni di lunga data: lo stretto di Magellano

Lo stretto di Magellano separa la Terra del Fuoco dal continente sudamericano e collega l'oceano Atlantico con il Pacifico.

La navigazione è resa difficoltà dalla presenza di forti correnti marine, precipitazioni piovose difficilmente prevedibili, scogli e bassi fondali lungo il percorso.

I punti più difficili della navigazione nello stretto sono: La Primera e la Secunda Angostura, in cui le acque adiacenti alle rive presentano fondali molto bassi, e in particolare le coste dello stretto sono addentrate e frastagliate.<sup>15</sup>

Per quanto concerne il regime giuridico che regola la navigazione nello stretto di Magellano, si applica la Convenzione di lunga data del 1881.<sup>16</sup>

Il trattato in particolare prevede all'articolo V la neutralizzazione perpetua dello stretto e la libera navigazione per tutte le navi, costituendo pertanto una sorta di compromesso politico, che verte sullo "scambio" dello stretto di Magellano con la Patagonia: per cui il Cile estendeva il proprio controllo su una fascia ristretta di territorio della Patagonia a nord dello Stretto e sulle isole e sui canali a sud di esso, mentre la sovranità argentina fu riconosciuta sulla maggior parte orientale della Terra del Fuoco.

Il trattato del 1881 non pone però fine alla controversia tra Argentina e Cile circa la sovranità sullo stretto di Magellano, perché non prevedeva quale Stato, avrebbe controllato la zona di mare adiacente all'entrata orientale dello stretto. La questione diventa particolarmente delicata intorno al 1970, ed è definita solo con il Trattato di pace del 1984,<sup>17</sup> in cui si confermava la sovranità del Cile sullo stretto di Magellano.

Lo stretto inoltre, non è stato esente da gravi danni all'ambiente marino, basti pensare all'incidente del 9 agosto del 1974 della superpetroliera "Metula", proveniente dall'Arabia Saudita e diretta in Cile. Circa sessanta mila tonnellate di petrolio andarono a depositarsi su tratti della costa settentrionale e meridionale dello stretto per circa cinquanta chilometri.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> Per una descrizione delle caratteristiche geografiche dello stretto di Magellano si veda BRUEL, op. cit. nota 1, p. 200 ss;

<sup>16</sup> Si veda la versione in lingua inglese del Trattato del 1881 in MORRIS, *The Strait of Magellan*, Boston, London, 1989, p. 205 ss.

<sup>17</sup> Si veda il testo dell'Accordo di Montevideo in ILM, 1985, p. 5.

<sup>18</sup> Pochi giorni dopo l'incidente, la Guardia Costiera statunitense inviò sul luogo dell'incidente Roy Harm, consulente scientifico dell'U. S. National Strike Force, per coadiuvare il governo cileno nell'affrontare l'emergenza ambientale.

Dall'incidente il Cile capì l'estrema fragilità di navigazione in queste acque, avvertendo così l'esigenza di adottare misure idonee a proteggere l'ambiente marino, come il pilotaggio obbligatorio e la notifica preventiva per entrare nello stretto.

Infatti, nel 1976, il Governo cileno ha introdotto il sistema del CHILREP, ossia un sistema di notificazione del traffico marittimo; e con decreto n. 339/1985 un servizio di pilotaggio obbligatorio per tutte le navi che transitano nello stretto.

Tale provvedimento prevede che le navi devono seguire la rotta prevista nel decreto, indicare ai porti di destinazione determinate informazioni per la navigazione e inoltre sono previsti obblighi finanziari a carico del proprietario della nave che richiede il servizio di pilotaggio.<sup>19</sup>

Così con la normativa del 1985, i piloti hanno un ruolo chiave per la sicurezza della navigazione, poiché tutte le navi in transito nello stretto hanno l'obbligo di servirsi del servizio.

Ultimo aspetto rilevante ai fini della navigazione nelle acque dello stretto di Magellano è il principio di "neutralizzazione", previsto dall'articolo V del trattato del 1881 tra Argentina e Cile.

La disposizione in esame prevede il divieto di costruire sulle coste fortificazioni o avamposti militari, ma il Cile assumendo l'impegno a mantenere aperto lo stretto al traffico internazionale, sarebbe legittimato a tenere proprie forze militari nello stretto per impedire il passaggio di navi di Stati in guerra o per evitare lo svolgersi di operazioni belliche.<sup>20</sup>

Perciò, lo "status di stretto neutralizzato", non comporta la sua demilitarizzazione, ma la presenza di forze armate nello stretto sarebbe strumentale a mantenere aperta alla navigazione internazionale queste acque.

---

<sup>19</sup> Come norma generale, il servizio di pilotaggio deve essere eseguito da due piloti; è svolto da un solo pilota quando il servizio di pilotaggio non si protrae per più di otto ore: art. 41.

<sup>20</sup> BAXTER, *Passage of ships through International waterways in time of war*, in BYBIL, 1954, P. 201.

5. Stretti in cui non si applica il passaggio in transito (b) stretti formati da un'isola appartenente a uno Stato e dalla sua parte continentale se al largo dell'isola esiste una rotta alternativa: lo stretto di Messina

Lo stretto di Messina rientra nella categoria di stretti previsti dall'articolo 38.1 della Convenzione di Montego Bay, essendo formato da un'isola di uno Stato e dalla sua parte continentale.

Esso, collega l'alto mare del mar Tirreno con quello del mare Ionio.

Nello stretto non sono presenti bassi fondali, ma particolare attenzione deve essere prestato all'andamento delle correnti marine e da intensi fenomeni nebbiosi.<sup>21</sup>

Per quanto riguarda il regime giuridico applicato allo stretto ai fini della navigazione internazionale, è quello previsto ai sensi dell'articolo quarantacinque par. 1 lett. A della Convenzione di Montego Bay, cioè il regime giuridico del passaggio inoffensivo non sospensibile.

Inoltre a seguito dell'incidente della petroliera "Patmos", nel 1985 tra il tratto di mare tra Messina e Villa San Giovanni, in cui a seguito della collisione della petroliera fuoriuscirono circa due mila tonnellate di petrolio, con ingenti danni ambientali, il governo italiano adottò con decreto delle misure restrittive per il transito di determinate categorie di navi in queste acque.

In particolare il decreto prevede: un dispositivo di separazione del traffico marittimo; l'obbligo di pilotaggio per le navi mercantili di stazza lorda uguale o superiore alle quindici mila tonnellate, e per quelle adibite al trasporto di prodotti petroliferi il limite è delle sei mila tonnellate;

Un sistema di notificazione obbligatorio per tutte le navi mercantili che intendono transitare in queste acque; e infine l'introduzione, mediante l'articolo sei, del divieto di passaggio in questo braccio di mare per le navi che trasportano carichi pericolosi.

I primi tre punti del decreto non pongano particolari problemi circa la loro compatibilità con la disciplina convenzionale sul diritto del mare.

Invece il divieto di passaggio in transito nello stretto è stato oggetto di critiche, da parte degli Stati Uniti.

In effetti, il divieto è obiettivamente contrario al passaggio inoffensivo non sospensibile previsto dall'articolo quarantacinque della Convenzione di Montego Bay.

---

<sup>21</sup> Comando generale del corpo della capitaneria di porto, VTS Stretto di Messina, 2009, p.4.

E, una parte della dottrina ritiene che il presupposto giuridico che giustifica l'adozione del divieto introdotto dal governo italiano, sarebbe individuato nello "stato di necessità".<sup>22</sup>

Infatti, tale conclusione è confermata dal preambolo dei due decreti, dove si rileva l'esigenza di intervenire urgentemente per adottare misure idonee a garantire la sicurezza della navigazione, dopo i fatti avvenuti a seguito dell'incidente della petroliera Patmos.

Dal punto di vista della prassi si rileva una certa acquiescenza al divieto di passaggio nello stretto di Messina da parte degli Stati utilizzatori; probabilmente perché questi ultimi ritengono la presenza del canale di Sicilia come una valida rotta alternativa.

Resta comunque il fatto, che dopo l'adozione della normativa del 1985, non si sono verificati gravi incidenti tra navi nello stretto, ritenendo così che tale dato di fatto appare come "sanare", in un certo modo, la contrarietà della legge italiana, all'ordinamento internazionale.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> MIGLIORINO La sospensione della navigazione nello stretto di Messina e il diritto internazionale, in *Trasporti*, 1985, p. 39-59.

<sup>23</sup> Come osservato da Scovazzi, *Management Regimes and Responsibility for International Straits*, in *MP*, 1995, p. 150.