

Cantiere Navale Tripesce

la barca che vuoi quando la vuoi



*Tripesce è un cantiere navale molto quotato e con una grande esperienza nella realizzazione di barche da lavoro e da diporto. Dall'inizio del 2004 il cantiere è stato acquistato da **Pino D'Addezio** che vi ha lavorato per 15 anni come capocantiere, conoscendolo quindi alla perfezione, prima di fondare, con il suo socio Bruno Antonelli, un altro cantiere, Marina Tre che oggi lavora fianco a fianco del primo.*

Tripesce ha, così, acquisito una nuova immagine di ancora più grande qualità ed efficienza, valori che si traducono nelle imbarcazioni realizzate tutte a misura di cliente.

Sig. D'Addezio che tipo di imbarcazioni realizzate presso il cantiere navale Tripesce?

Tripesce è un cantiere navale costruttore che ha iniziato la sua attività con

la realizzazione di barche da diporto a cui ha aggiunto successivamente barche da lavoro per il servizio pubblico, lo stato, la finanza e i carabinieri.

Il cantiere si occupa di tutti i passaggi della realizzazione dell'imbarcazione, dallo stampo in vetroresina, che viene commissionato a un'azienda specializzata, all'allestimento, fino all'arredamento.

Da quest'anno è nata una collaborazione con la Costruzioni Navali CMC per la realizzazione di barche da lavoro specializzate nella pulizia degli specchi d'acqua. Infatti, CMC è specializzata nello stampaggio della vetroresina mentre Tripesce mette manodopera specializzata per l'allestimento completo dell'imbarcazione e la consegna direttamente in mare, "chiavi in mano". Inoltre offre i piloti e skipper con patente.

Nello specifico, per quanto riguarda l'ambiente, come attrezzate le barche da lavoro che realizzate?

Le nostre barche da lavoro sono fatte per lavorare sia nei porti che in mare e sono adatte a ormeggiatori e barcaioli di porti industriali. In più si possono attrezzare le imbarcazioni per servizi ecologici e pulizia delle acque dove ci sono macchie oleose inquinanti e idrocarburi sulla superficie. Le imbarcazioni vengono attrezzate di tutto punto, per questo scopo, con panne, benne e *skimmer*; quest'ultimo funziona da filtro-centrifuga dell'acqua e divide l'acqua pura, che viene ributtata in mare, dalle parti oleose che vengono invece raccolte nei serbatoi e poi recuperate e trattate come rifiuti speciali.

Quand'è che avete acquisito il cantiere Tripesce?

Io e il mio socio abbiamo acquisito Tripesce nei primi del 2004.

Si tratta, quindi, di una transazione recente anche se io conosco molto bene il cantiere dato che ne sono stato capocantiere per 15 anni, tra il '70 e l'80.

In seguito ci siamo messi per conto nostro creando il cantiere Marina Tre e quest'anno abbiamo, appunto, acquisito Tripesce. Oggi i due cantieri rimangono indipendenti ma lavorano parallelamente alla realizzazione di imbarcazioni. Tripesce si occupa prevalentemente della parte tecnico-commerciale, quindi della vendita, dei progetti e delle fiere, mentre Marina Tre dell'allestimento, sempre per conto di Tripesce.

Per dare una nuova immagine al cantiere Tripesce abbiamo effettuato una ristrutturazione completa dell'azienda, dal capannone alla realizzazione dei nuovi uffici, arredati a nuovo, dalle cancellate ai portoni larghi 10m e alti 6, per poter passare con barche più grandi, fino all'incapsulamento dell'eternit (fibra di amianto utilizzata come isolante) del soffitto e l'imbiancatura di tutte le pareti interne dei capannoni.

Tutto questo per dare al cliente l'immagine, che poi è anche la sostanza, di un cantiere che può lavorare bene e dare una certa qualità.

Hippy 23 - Ormeggiatori



TR 35 - Servizio piloti



Hippy 20- Traino panne galleggianti



TR 40 - Ormeggiatori

D&M

Per quanto riguarda il settore ambiente del cantiere Tripesce come intendete procedere?

La parte ambientale è presente al Tripesce dal '97-'98, ma intendiamo migliorarla ulteriormente. Per esempio, finora abbiamo realizzato imbarcazioni da lavoro fino a 12m, ma da settembre-ottobre realizzeremo gli stampi nuovi per barche di 15m e oltre, perché il mercato è in crescita e abbiamo numerose richieste a riguardo. Questo è un settore che ha poca concorrenza, perché in Italia solo pochi cantieri realizzano barche da lavoro.

Queste barche possono operare in qualunque condizione e ovunque ci sia acqua, nei porti e in mare aperto, nei laghi e nei fiumi. Grazie alla caratteristica di avere scafi a basso pescaggio, infatti, basta 1m d'acqua per operare senza difficoltà.

Le imbarcazioni più piccole sono idonee in ambienti più stretti, ma anche in mare aperto perché possono essere facilmente trasportate da altre barche più grandi e navi e messe in mare con la gru solo quando serve, poi vengono riagganciate e rimesse a bordo. Questa sarebbe la soluzione ideale, per esempio, per le petroliere che potrebbero utilizzare le barche da lavoro per eliminare i residui oleosi in mare causati dalla pulizia dei serbatoi. Si tratta anche di una soluzione economica, infatti, per un battello di 6m bastano solo 50-60 mila euro.

Chi ha necessità di imbarcazioni da lavoro di questo tipo?

Abbiamo avuto una richiesta da parte dei vigili del fuoco per 20 barche di 8m più altre 5 di 15m che serviranno per la prevenzione antincendio, intervento in caso di principi di incendi e soccorso in mare. Tutte le imbarcazioni sono entroporto o idroget, per aree di poca profondità, diesel e regolarmente iscritte e collaudate dal RINA. Ogni barca può essere personalizzata a seconda delle esigenze dell'ente o dei clienti. In questo caso, per esempio, allestiremo le bar-

che per i vigili del fuoco con spingarda, barella, luci-civetta rosse-arancio e verniciature personalizzate.

Altri enti che si sono affidati alle imbarcazioni del Tripesce sono l'Arma dei Carabinieri, che ha richiesto 244 barche, e i Vigili Urbani locali che utilizzano le nostre barche per la sorveglianza sotto costa (rispetto del limite dei 200m dalle spiagge bagnanti, ecc.).

Ogni cliente può inviarci le caratteristiche dell'imbarcazione richiesta, le specifiche di come deve essere fatta e di come deve essere attrezzata e a che tipo di esigenze deve rispondere (peso e affondamento, immersione, ecc.) e il cantiere provvederà a realizzare la barca, passo dopo passo, essendo pronto e attrezzato a ogni evenienza.

Cosa c'è nel futuro del Cantiere Tripesce?

Ci piacerebbe approfondire il discorso del settore della ricerca subacquea e del soccorso post immersione attrezzando barche con tutto l'occorrente come camere da decompressione e materiale subacqueo.

Questo progetto va a inserirsi nell'obiettivo più generale di realizzare tutta la gamma delle barche da lavoro, da soccorso e di ricerca. Sempre per questo motivo, sarebbe interessante offrire supporto al lavoro di posa e manutenzione dei cavi sottomarini, attraverso piccole barche molto maneggevoli da appoggio a navi più grandi.



TRIPESCE DPT srl
Via Aurelia, km 284
57018 Vada (LI)
Tel. 0586.78.82.96
Fax 0586.79.28.61
www.tripesce.it
info@tripesce.it



Hippy 30 - Servizio ormeggiatori e barcaoli

PORTI D'ITALIA

Mare pulito: Il biodiesel per la nautica da diporto

Il progetto pilota parte dalle Cinque Terre

Lunedì 31 maggio, presso il Castello di Rio Maggiore (Parco delle Cinque Terre), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ha presentato in una conferenza stampa il "Progetto pilota per l'impiego dei biocarburanti nella nautica da diporto nell'Area Marina Protetta delle Cinque Terre". Come ha sottolineato l'On. **Roberto Tortoli**, Sottosegretario all'Ambiente, che è intervenuto all'incontro, questo progetto vuole essere, in definitiva, il primo passo, per evidenziare competenze e possibili problematiche, affinché il biodiesel, che è completamente biodegradabile, diventi il carburante da utilizzare all'interno di tutte le aree marine protette e, in futuro, per tutta la nautica.

L'obiettivo "mare pulito" sembra, oggi, più vicino. Infatti, con l'attuazione del progetto voluto dal Ministero dell'Ambiente sull'utilizzo del biodiesel nella nautica da diporto, è stato compiuto un importante passo avanti in tal senso.

Il biodiesel, infatti, è un prodotto ottenuto esclusivamente da oli vegetali e che oltre a ridurre le emissioni inquinanti, a parità di prestazioni del gasolio minerale, è completamente biodegradabile.

La distribuzione del biodiesel partirà il prossimo settembre e inizialmente sarà disponibile presso il Porto di Lavagna, che è il maggior e principale porto d'accesso alle Cinque Terre, a cui si aggungerà in seguito Portovenere.

In rappresentanza del Comune prescelto per l'avvio del progetto, è intervenuta alla presentazione l'On. **Gabriella Mondello**, Sindaco di Lavagna, che si è detta entusiasta dell'iniziativa. "La qualità delle acque - ha detto - è alla base dell'economia e del turismo del nostro comune che è da sempre attento a monitorare, preservare e proteggere questo patrimonio. Purtroppo però, una parte consistente dell'inquinamento deriva dagli scarichi delle imbarcazioni che entrano ed escono dal nostro porto, pertanto non possiamo che essere favorevoli all'utilizzo del biodiesel per

la nautica, perché è sicuramente un mezzo per migliorare la situazione".

A seguire **Claudio Rocchietta**, Presidente dell'Assobiodiesel, che da anni sperimenta l'utilizzo di questo biocarburante, sia su terra che in mare, e che si occuperà dell'attuazione tecnica del progetto, ha spiegato nel dettaglio le caratteristiche del biodiesel e la sua storia: "L'Italia è stata uno dei pionieri nel campo del biodiesel (attualmente a Livorno esiste uno dei tre più grandi stabilimenti al mondo) e, dai primi anni '90 a oggi, ha utilizzato questo carburante prevalentemente nel settore dell'automazione, miscelato in piccole o grandi percentuali di gasolio minerale a seconda dei casi, in particolare per il trasporto urbano. Su terra l'uso del biodiesel è una delle poche strade (insieme a mezzi elettrici e a idrogeno) per la riduzione delle emissioni di CO₂ nell'atmosfera come richiesto dal Protocollo di Kyoto". "L'utilizzo nella nautica - ha continuato Rocchietta - è altresì indicato per la caratteristica di questo ecocarburante di essere biodegradabile in acqua al 98% in soli 28 giorni, cosa che permetterebbe, tra l'altro, di eliminare quelle nocive e sgradevoli macchie di olio lasciate sulla superficie del mare dalle imbarcazioni".

Sembra, inoltre, da uno studio condotto per valutare le reazioni dei pesci, che questi animali non abbiano mostrato danni fisiologici evidenti né cambiamenti al loro ciclo biologico naturale. Un'altra prova della biodegradabilità del biodiesel è stata condotta in occasione del disastro ecologico causato dal naufragio della motonave-petroliera Erika. In quel caso per ripulire il relitto ed estrarre tutto il gasolio e l'olio contenuto nelle stive furono sfruttate le caratteristiche di solvente del biodiesel.

"Arrivando al progetto - ha continuato il Presidente dell'Assobiodiesel - che partirà come raccolta dati per poter dare alle amministrazioni locali tutte le informazioni necessarie all'attuazione vera e propria della distribuzione del biodiesel,

www.studiogmonline.com



- ANTINQUINAMENTO
- AVARIE MARITTIME
- BROKERAGE
- CREWING
- ELABORAZIONE DATI
- ESTIMO NAVALE
- PERIZIE E CONSULENZE
- SHIP MANAGEMENT
- SINISTRI MARITTIMI
- TRASPORTI MARITTIMI



Studio GM - via Ruggero Fiore, 27 - 00136 Roma - tel. +39.06.39030257 - fax +39.06.39886308 - e-mail: info@studiogmonline.com

abbiamo individuato l'area delle Cinque Terre e il concetto dei parchi marini come prima fase per valorizzare questa iniziativa e il porto di Lavagna come punto d'avvio strategico. Per prepararci all'attuazione del progetto e capire l'effettività concreta dell'uso del biodiesel dalle imbarcazioni, abbiamo parlato con tutti quelli che fanno assistenza alle barche, i quali ci hanno confermato che tutti i motori di recente costruzione sono idonei all'uso del biodiesel, mentre per quelli più vecchi basta una piccola modifica da poche decine di euro".

Ha chiuso la conferenza l'On. **Roberto Tortoli**, Sottosegretario all'Ambiente, in visita al Parco delle Cinque Terre nel suo giro delle Aree Protette. "Questo progetto - ha spiegato - fortemente voluto dal Ministro **Altero Matteoli**, ha come obiettivo quello di dimostrare la fattibilità ambientale, tecnologica ed economica dell'utilizzo del biodiesel nella nautica da diporto al fine di regolamentarne l'impiego ed estenderlo successivamente a tutte le aree protette nazionali per migliorare la qualità delle acque dei nostri mari. Questo, in definitiva, vuole essere il primo passo, per evidenziare competenze e possibili problematiche, affinché il biodiesel, essendo completamente biodegradabile, diventi il carburante per tutta la nautica in una realtà come quella italiana che ha nel mare il suo petrolio e la sua più grande risorsa". "In questo progetto - ha sottolineato - incontreremo sicuramente delle difficoltà e dei "se", per i quali, però, come Ministero dell'Ambiente siamo disposti a combattere perché la nostra missione è quella della tutela del mare e il passaggio al biodiesel, che ha caratteristiche compatibili con questo nostro scopo e ideali per il mare, è sicuramente una battaglia che dobbiamo fare".

"La creazione di parchi e riserve in Italia - ha ripreso Tortoli - è da sempre una grande sfida e un'impresa difficile, perché siamo in un territorio molto antropizzato, ma abbiamo ottenuto grandi successi che all'estero ci ammirano e, oggi,

le Cinque Terre, con le sue bellezze, sono una delle realtà più vive. Il passaggio dal diesel al biodiesel nella nautica, è il proseguo naturale di questa sfida e rappresenta un'operazione di tutela dell'ambiente che avviene senza ostacolare lo sviluppo di questo settore e del turismo, ed è, pertanto, un esempio banale di quello sviluppo sostenibile di cui negli ultimi anni si parla molto.

Per questo il Ministero dell'Ambiente è pronto ad aiutare con ecofinanziamenti chi è disposto a passare da motori standard a motori biodiesel ed è conscio dell'importanza di integrazione con altri Ministeri, come quello della finanza, per agevolare l'acquisto di questo ecocarburante".

"Credo - ha concluso - che tra le difficoltà maggiore ci sarà tutto il discorso dei permessi ed è per questo che vogliamo dei dati, quelli che otterremo con questo progetto, su cui basarci, come arma nella battaglia della sostenibilità e della tutela del mare, per poter prendere una decisione definitiva su questo tema".

All'incontro sono intervenuti anche rappresentanti del settore pesca e del turismo nautico a sottolineare l'attenzione e l'interesse che il progetto ha suscitato. A parità di costi, prestazioni e praticità di conferimento del carburante, e con gli ecofinanziamenti previsti, pescatori e accompagnatori turistici si sono detti entusiasti dell'iniziativa e pronti a collaborare.

Nel frattempo **Franco Bonanini**, Presidente del Parco delle Cinque Terre, sta progettando, per favorire l'utilizzo del biodiesel incentivi e agevolazioni particolari all'accesso riservati alle imbarcazioni che faranno uso di questo carburante. "Le Cinque Terre - ha fatto sapere il Presidente - hanno una forte visibilità dal punto di vista turistico. Io credo che sia giusto che le acque marine della Cinque Terre siano frequentate sempre più dal mare, ma l'area marina protetta ha un ecosistema delicato ed è giusto difenderlo facendo attenzione anche ai sistemi di propulsione".



da sinistra: Il sindaco di Lavagna, l'On. Gabriella Mondello, l'On. Roberto Tortoli, Sottosegretario all'Ambiente, Franco Bonanini, Presidente del Parco delle Cinque Terre, Claudio Rocchietta, Presidente dell'Assobiodiesel



Riomaggiore (GE)

Intervista a Claudio Rocchietta, Presidente Assobiodiesel

Dott. Rocchietta, l'utilizzo del biodiesel nella nautica è un'esperienza nuova?

In realtà no, è nuova come idea, ma il primo test lo facemmo più di 10 anni fa a Lerici con le imbarcazioni di Bruno Abbate che ogni anno organizza gare di motonautica e che fu il primo ad appassionarsi al progetto. Così nel '92/'93 tutte le barche che fecero la traversata da qui alla Sardegna furono rifornite a biodiesel.

Oggi, finalmente, abbiamo trovato una sponda nel Ministero dell'Ambiente e abbiamo potuto riprendere il discorso. L'affiancamento e la sintonia con il Ministero sono fondamentali, perché da azienda privata è impossibile sbloccare la situazione che richiede un enorme coinvolgimento da parte delle amministrazioni.

Assobiodiesel avrà, quindi, un settore dedicato alla nautica?

Sì, e questo progetto fungerà da campione in modo tale da raccogliere dati, mettere a punto il meccanismo e superare le difficoltà.

Com'è fin ora l'interesse della gente?

L'interesse della gente, come abbiamo visto in tante occasioni, è sempre stato estremamente favorevole e i cittadini sono disponibili a questo progetto. Poi, ovviamente, ci sono questioni economiche e organizzative da valutare.

Che differenze di applicazione ci sono, in mare rispetto a terra, dell'uso del biodiesel?

Praticamente nessuna perché i motori sono gli stessi. In mare si va con prodotto puro mentre su terra con le miscele per un problema di logistica di distribuzione. In Germania, invece, si va a biodiesel puro anche su strada perché ci sono 2000 distributori stradali di biodiesel puro; è una questione di approccio diverso e di diversa situazione locale.

Che differenza c'è in termini di prestazione e costi tra biodiesel e diesel minerale?

Caratteristiche e prestazioni sono praticamente identiche. Da un monitoraggio IVECO, della durata di 2 anni, che ha raccolto e analizzato dati su prestazioni reali di mezzi diesel-biodiesel, è emerso, infatti, che l'ecocombustibile offre performance ottimali che nulla hanno da invidiare a quelle di auto standard. Inoltre, in prove in gare automobilistiche, sono state registrate diverse vittorie dei mezzi biodiesel.

Per gli utenti anche il costo al litro del combustibile sarà analogo a quello dell'attuale gasolio e per adeguare, poi, le guarnizioni dei vecchi motori, la spesa è minima, circa 50 euro.

Attualmente la produzione biodiesel è però contingentata in Italia a 300 mila tonnellate all'anno, per questo l'Assobiodiesel ha già chiesto al governo, dato l'aumento nella richiesta di questo carburante, di aumentare la produzione a 400 mila tonnellate annuali.



ENERGY SERVICES

Prodotti e Servizi anti-inquinamento

- Assorbenti per Idrocarburi
- Assorbenti Universali
- Polveri e Granulati
- Panne galleggianti di contenimento
- Sistemi di Aspirazione
- Dispositivi per Stoccaggio Temporaneo
- KIT di Pronto Intervento
- Consulenza e Supporto Tecnico

www.esitaly.com

ENERGY SERVICES S.r.l. - Via Flaminia 160, 00196 Roma - Tel. 06.36001688 - Fax 06.36001690

ISO 9001-2008
SISTEMA QUALITÀ CERTIFICATO

Il regime giuridico dei porti

di Guido Matteini

L'ordinamento di un porto configura un complesso di disciplina di competenze e di attività, relative le prime, all'esercizio dei poteri da parte delle autorità che intervengono nella vita di un porto, le seconde, alle iniziative dei privati che agiscono nel porto stesso. L'ordinamento giuridico di un porto è perciò improntato ad un duplice criterio: da un lato quello del coordinamento delle competenze e dell'attività che tende a farne un insieme unitariamente funzionante; dall'altro, quello del soddisfacimento dell'interesse pubblico, che rende il porto un mezzo a disposizione della collettività, per cui le competenze e le attività che in esso si svolgono sono strumentalmente subordinate al raggiungimento di questo scopo.

Le principali norme di diritto internazionale marittimo che disciplinano il regime dei porti in generale sono attualmente di due specie: le norme consuetudinarie generali formatesi in base agli usi costanti ed uniformi seguiti dagli Stati marittimi in materia di porti; e le norme convenzionali collettive, contenute nella Convenzione e nel relativo Statuto sul regime internazionale dei porti marittimi, adottato a Ginevra nel 1923 al termine della Seconda Conferenza generale delle comunicazioni e del transito.

Il rapporto intercorrente tra le due categorie di norme sopra ricordate è il seguente: le prime, in quanto generali e comuni, obbligano tutti gli Stati marittimi; le seconde, in quanto particolari e speciali, obbligano unicamente gli Stati contraenti e derogano alle norme consuetudinarie nei rapporti tra questi ultimi. A tale riguardo, va detto preliminarmente che le norme dello Statuto di Ginevra impongono agli Stati sovrani dei porti degli obblighi di gran lunga più stringenti di quelli ad essi imposti dalle corrispondenti norme consuetudinarie. L'applicazione delle consuetudini generali disciplinanti il regime dei porti è infatti fortemente diminuita in seguito all'entrata in vigore dello Statuto di Ginevra sul regime internazionale dei porti, che è stato ratificato o al quale hanno aderito i più importanti Stati marittimi. Nei rapporti tra questi Stati, le norme dello Statuto di Ginevra hanno, quindi, sostituito le consuetudini preesistenti, nei limiti della loro sfera di applicazione oggettiva.

Per il diritto internazionale, i porti marittimi si distinguono, ai fini del loro regime giuridico, in tre grandi categorie: porti militari, porti commerciali in senso lato e porti di rifugio. I porti militari, che sono riservati alla marina da guerra ed alle altre forze navali dello Stato, sono retti da un regime di assoluta chiusura. I porti di rifugio che, come dice la parola stessa, servono al riparo di qualsiasi tipo di nave in stato di necessità o di forza maggiore, sono retti da un regime di completa apertura. I porti commerciali in senso lato, che comprendono tutti gli altri porti utilizzati dal normale traffico marittimo, sono retti da un regime intermedio.

La differenza del regime giuridico internazionale tra le varie categorie di porti è determinata, dunque, dalla diversa destinazione dei porti stessi. E la categoria dei porti commerciali in senso lato, che è anche la più importante dal punto di vista internazionale, è caratterizzata dalla destinazione non militare e non di rifugio di tali porti. In essa, rientrano dun-

que non solo i porti commerciali in senso stretto, utilizzati dal traffico marittimo strettamente commerciale, ma anche i porti industriali, i porti pescherecci ed i porti turistici, che sono sostanzialmente retti dallo stesso regime intermedio, almeno secondo il diritto internazionale generale.

I porti commerciali in senso lato, come del resto tutte le altre categorie di porti sopra menzionate, fanno parte delle acque interne dello Stato costiero e costituiscono, dunque, parte integrante del territorio di esso. Il che significa che sono sottoposti in modo assoluto alla cosiddetta sovranità territoriale. Ciò nonostante, sono sorte varie norme internazionali che riguardano la eventualità e la misura della utilizzazione dei porti commerciali in senso lato da parte del traffico marittimo internazionale e da parte delle navi straniere rispetto allo Stato sovrano del porto. I problemi riguardanti tale utilizzazione possono essere così sintetizzati. Innanzitutto, si pone il problema dell'apertura dei porti commerciali al traffico marittimo internazionale, che presenta, come corollario normale, ma non indispensabile, il problema della ammissione delle navi straniere in tali porti. In secondo luogo, si pone il problema del trattamento delle navi straniere rispetto a quello della navi nazionali, sia ad una differenziazione del trattamento delle navi straniere a seconda della bandiera da esse battuta. Infine, si pone il problema della condizione giuridica delle navi straniere nei porti commerciali, che riguarda specialmente l'esercizio della giurisdizione civile e penale dello Stato sovrano del porto rispetto a tali navi, e la sua realizzazione coercitiva.

Sul piano convenzionale, sono considerati come porti marittimi i porti che siano frequentati normalmente dalle navi di mare, e che siano utilizzati per il commercio internazionale. Risulta quindi: in primo luogo, che lo Statuto di Ginevra si applica principalmente a quelli che abbiamo definito porti commerciali in senso stretto, cioè a dire ai porti utilizzati da traffico marittimo strettamente commerciale; in secondo luogo, che esso si applica esclusivamente ai porti commerciali in senso stretto già aperti al traffico marittimo internazionale, e cioè a dire a quelli già aperti al commercio internazionale.

Delle rimanenti disposizioni, risultano significative:

- a) quella che estende l'applicazione dello Statuto a tutte le navi private e ne esclude tutte le navi pubbliche, assumendo a base della distinzione il criterio della funzione, di potere o economica, da essa esplicata;
- b) quella che esclude dalla sfera di applicazione dello Statuto il cabotaggio marittimo;
- c) quella, infine, che esclude da tale sfera le navi da pesca e, quindi, i porti pescherecci.

Mentre il Protocollo di firma allegato estende, invece, la sfera di applicazione dello Statuto ai porti di rifugio specialmente costruiti a tale scopo.

Esiste indubbiamente una notevole differenza tra la situazione giuridica e quella di fatto, secondo il diritto internazionale sia generale che convenzionale; ma di questo si parlerà nel prossimo articolo di questa rubrica.