



INSEGNAMENTO DI

DIRITTO INTERNAZIONALE

LEZIONE VIII

“IL DIRITTO INTERNAZIONALE MARITTIMO”

PROF. MATTHEW D’AURIA

Indice

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | IL DIRITTO INTERNAZIONALE MARITTIMO | 3 |
| 1.1. | CODIFICAZIONE DEL DIRITTO INTERNAZIONALE MARITTIMO | 3 |
| 1.2. | LIBERTÀ DEI MARI | 4 |
| 1.3. | CONTROLLO DEI MARI ADIACENTI | 4 |
| 1.4. | MARE TERRITORIALE | 4 |
| 1.5. | PIATTAFORMA CONTINENTALE E ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA | 5 |
| 2 | IL MARE TERRITORIALE E LA ZONA CONTIGUA | 6 |
| 2.1 | LA SOVRANITÀ DELLO STATO COSTIERO SUL MARE TERRITORIALE | 6 |
| 3.1 | ZONA CONTIGUA | 6 |
| 2.2 | VIGILANZA DOGANALE | 7 |
| 2.3 | LIMITE INTERNO DEL MARE TERRITORIALE | 7 |
| 2.4 | LE BAIE | 7 |
| 2.5 | POTERI DELLO STATO COSTIERO NEL MARE TERRITORIALE | 8 |
| 3 | LA PIATTAFORMA CONTINENTALE E LA ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA | 10 |
| 3.1 | POSSIBILITÀ DI SFRUTTAMENTO DELLE RISORSE MARINE | 10 |
| 3.2 | LA PIATTAFORMA CONTINENTALE | 10 |
| 3.3 | DELIMITAZIONE DELLA PIATTAFORMA TRA STATI FRONTISTI O CONTIGUI | 11 |
| 3.4 | LA ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA | 11 |
| 3.5 | POTERI DEGLI STATI DIVERSI DALLO STATO COSTIERO NELLA ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA | 12 |
| 4 | IL MARE TERRITORIALE E L'AREA INTERNAZIONALE DEI FONDI MARINI | 13 |
| 4.1 | LIBERTÀ DEL MARE INTERNAZIONALE | 13 |
| 4.2 | AUTORITÀ INTERNAZIONALE DEI FONDI MARINI | 13 |
| 5 | LA NAVIGAZIONE MARITTIMA | 15 |
| 5.1 | LA NAZIONALITÀ DELLA NAVE | 15 |
| 7.1 | ECCEZIONI AL POTERE ESCLUSIVO DELLO STATO DELLA BANDIERA | 15 |
| 5.2 | DIRITTO DI INSEGUIMENTO | 16 |
| 6 | LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO | 17 |
| 7.2 | LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO SECONDO IL DIRITTO CONSUETUDINARIO E SECONDO IL DIRITTO PATTIZIO | 17 |
| 7 | GLI SPAZI AEREI E COSMICI | 18 |
| 7.1 | NAVIGAZIONE AEREA | 18 |
| 7.2 | SOVRANITÀ DELLO STATO SULLO SPAZIO ATMOSFERICO SOVRASTANTE IL SUO TERRITORIO | 18 |
| 7.3 | ZONE DI IDENTIFICAZIONE AEREA | 19 |
| 7.4 | LIBERTÀ DI NAVIGAZIONE DEGLI SPAZI COSMICI | 19 |
| 7.5 | CONVENZIONE SUL REGIME DEGLI SPAZI COSMICI | 19 |
| 7.6 | RISORSE DELLO SPAZIO | 20 |
| 8 | LE REGIONI POLARI | 21 |
| 8.1 | LE REGIONI POLARI E LA LORO NATURA GIURIDICA | 21 |
| 8.2 | INTERNAZIONALIZZAZIONE DELL'ANTARTIDE | 22 |
| | BIBLIOGRAFIA | 23 |

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

1 Il diritto internazionale marittimo

1.1. Codificazione del diritto internazionale marittimo

La materia del Diritto Internazionale Marittimo ha formato oggetto di due successive, importanti conferenze di codificazione, la Conferenza di Ginevra del 1958 e la Terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare tenutasi tra il 1974 e il 1982.

La Conferenza di Ginevra del 1958 ha dato vita a quattro convenzioni di codificazione:

- 1) La Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua,
- 2) La Convenzione sull'alto mare,
- 3) La Convenzione sulla pesca e conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare,
- 4) La Convenzione sulla piattaforma continentale.

Nel 1982 è stata firmata a Montego Bay una nuova convenzione per la ricodificazione del Diritto Internazionale Marittimo che è entrata in vigore soltanto nel novembre del 1994 ed è stata integrata da un "Accordo applicativo" che modifica la sua parte XI relativa al regime delle risorse sottomarine al di là del limite della giurisdizione nazionale. Il motivo di tanto ritardo era proprio il rifiuto degli Stati industrializzati di vincolarsi alla parte XI così come redatta a Montego Bay perché molto sbilanciata a favore dei Paesi industrializzati. Con l'adozione dell'Accordo applicativo molte sue norme innovative sono state accettate da tutti i Governi.

Secondo l'art. 311 della Convenzione, questa sostituisce le quattro precedenti Convenzioni di codificazione di Ginevra.

In realtà è da sottolineare che le Convenzioni di Ginevra sono, per quanto riguarda le norme modificate o non riprodotte nella Convenzione di Montego Bay, del tutto superate. Nel 1958, epoca per larga parte ancora pre-decolonizzazione e dunque ancora caratterizzata da una comunità internazionale assai ristretta, esigenze, interessi e composizione di interessi tra gli stati erano assai diversi da quelli poi sviluppatisi nella comunità internazionale allargata ai paesi in sviluppo.

Sta di fatto che, prima ancora dell'entrata in vigore della nuova Convenzione, nuove ed importanti norme si erano già trasformate in regole consuetudinarie.

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

1.2. **Libertà dei mari**

Per vari secoli il diritto internazionale marittimo è stato dominato dal principio classico della “*libertà dei mari*”. Tale principio si affermò nel corso dei secoli XVII e XVIII. Furono soprattutto gli olandesi a promuoverne l’osservanza, inducendo poco a poco Inghilterra, Spagna, Portogallo e alcuni altri stati minori ad abbandonare le pretese al c.d. dominio dei mari.

Per libertà dei mari si intende che il singolo Stato non può impedire e neanche soltanto intralciare l’utilizzazione degli spazi marini da parte degli altri Stati né dai cittadini che da altri Stati dipendono. L’utilizzazione degli spazi marini, che viene così a tutti garantita, incontra il limite che consiste nel rispetto della pari libertà altrui; essa non può dunque essere spinta dal singolo Stato fino al punto di sopprimere ogni possibilità di utilizzazione da parte degli altri paesi.

1.3. **Controllo dei mari adiacenti**

In contrapposizione alla libertà dei mari si è sempre manifestata la pretesa degli stati ad assicurarsi un certo controllo delle **acque adiacenti** alle proprie coste. Tuttavia tale pretesa, almeno fino alla prima metà del novecento, non ha avuto la meglio sul principio di libertà. La prassi internazionale era sostanzialmente orientata nel senso che il principio di libertà si estendesse anche ai mari adiacenti, salvo per la possibilità dello stato costiero di esercitare un controllo sulle navi altrui al fine di regolamentare la pesca o per reprimere il contrabbando.

1.4. **Mare territoriale**

Ancora nella seconda metà dell’ ottocento era sconosciuta alla prassi il c.d. mare territoriale, da intendersi come una fascia di mare costiero, equiparata al territorio dello stato e quindi sottoposta all’esclusivo controllo di potere dello stesso. Dopo di allora la tendenza si è invertita e la pretesa degli stati costieri al controllo dei mari adiacenti si è imposta. Conseguentemente il vecchio principio della libertà dei mari non appare più come la regola generale del diritto internazionale marittimo, ma solo come *una* delle regole che compongono tale diritto.

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d’autore (L. 22.04.1941/n. 633)

1.5. **Piattaforma continentale e zona economica esclusiva**

Gli anni immediatamente successivi alla fine della seconda guerra mondiale hanno visto una estensione dei poteri dello Stato costiero, con la generale accettazione della dottrina presentata dal Presidente Truman in un proclama famoso del 1945 sulla **piattaforma continentale**: tale proclama rivendicava il controllo degli Stati Uniti sulle risorse della piattaforma, vale a dire quella **parte del fondo e del sottosuolo marino, a scarsa pendenza che forma una fascia di larghezza variabile al margine dei continenti e che si forma ai margini della scarpata continentale**. Molti stati considerano tale parte del fondale marino come un normale prolungamento della terra ferma che si esaurisce nella c.d. **scarpata continentale**; in tale prospettiva, ovviamente, su tale prolungamento della terra ferma gli stati possono esercitare la propria sovranità territoriale.

Dagli inizi degli anni 80, infine, la prassi si è orientata a favore di un nuovo istituto, propugnato inizialmente dai Paesi dell'America Latina e poi dalla più gran parte dei Paesi in sviluppo, costituito dalla **zona economica esclusiva**, estesa fino a 200 miglia marine dalla costa: tutte le risorse del sottosuolo e delle acque sovrastanti sono così considerate di pertinenza dello Stato costiero.

Le pretese di alcuni stati costieri (quali ad es. Cile, Argentina e Canada) sono andate oltre. Tali stati hanno cominciato a dichiarare di voler tutelare i loro interessi in materia di conservazione della specie ittica in alto mare anche al di là delle rispettive zone economiche esclusive. A tal proposito si è coniato un nuovo termine, il c.d. **mare presenziale**, per indicare appunto la necessità della presenza dello Stato costiero ai fini della lotta contro la depredazione della fauna marina. Sebbene questo istituto abbia incontrato l'opposizione fino ad oggi degli altri Stati, nulla vieta che in futuro possa ricevere un eventuale riconoscimento.

2 Il mare territoriale e la zona contigua

2.1 La sovranità dello stato costiero sul mare territoriale

Il mare territoriale è, secondo il diritto consuetudinario, il mare sottoposto alla sovranità dello Stato al pari del territorio di terra ferma. L'acquisto della sovranità è automatico: la sovranità esercitata sulla costa implica la sovranità sul mare territoriale.

L'art. 2 della Convenzione di Montego Bay stabilisce che la sovranità dello Stato si estende, al di là del suo territorio e delle sue acque interne a una zona di mare adiacente alle coste denominata appunto mare territoriale. Quest'ultimo, ai sensi dell'art. 3 della stessa Convenzione, può estendersi fino ad un massimo di *12 miglia* marine dalla costa.

3.1 Zona contigua

Secondo una dottrina formatasi nel periodo tra le due guerre, lo Stato costiero avrebbe il diritto di esercitare poteri di *vigilanza doganale* in una zona contigua al mare territoriale. Tale dottrina venne recepita dall'art. 24 della Convenzione di Ginevra del 1958 il quale stabiliva che in una zona d'alto mare contigua al suo mare territoriale, lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario, in vista:

- A) di prevenire la violazione delle proprie leggi di polizia doganale, fiscale, sanitaria e di immigrazione
- B) di reprimere le violazioni alle stesse leggi, qualora siano commesse sul suo territorio o nel suo mare territoriale.

Lo stesso art. 24 fissava a *12 miglia* marine la larghezza massima della zona contigua.

Poiché detta larghezza è riconosciuta per il mare territoriale, la zona contigua dovrebbe ritenersi assorbita dal mare territoriale medesimo. Tuttavia l'art. 33 della Convenzione di Montego Bay riporta la zona contigua a *24 miglia*.

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

2.2 Vigilanza doganale

Il potere dello stato costiero incontra, per il diritto internazionale consuetudinario, un limite funzionale e non spaziale: lo stato può fare tutto ciò (e solo ciò) che è necessario per prevenire e reprimere il contrabbando nelle acque adiacenti nelle sue coste. La distanza può anche essere di 12 miglia, 24 miglia o anche più di 24 miglia, **purché non si tratti di una distanza tale da far perdere ogni idea di adiacenza**. Ciò che è necessario è che sussista un qualche contratto tra la nave e la costa, costituita ad esempio dal trasbordo delle merci di contrabbando della nave su imbarcazioni locali, o dal fatto che il carico sia destinato ad essere sbarcato nel territorio dello stato costiero. In realtà la prassi mostra una netta tendenza a non tener conto delle distanze, quanto dell'interesse alla repressione del contrabbando.

2.3 Limite interno del mare territoriale

Dobbiamo ora chiederci da quali punti della costa si misura la distanza di 12 miglia. Tale problema riguarda il c.d. **limite interno o linea di base** del mare territoriale. L'art.5 della Convenzione fissa il principio generale secondo cui la base di misurazione del mare territoriale è data dalla linea di bassa marea. Più importante, però, è l'**art. 7** che riconosce la possibilità di derogare a tale principio ricorrendo al sistema delle linee rette. Secondo tale sistema, la linea di base del mare territoriale è segnata seguendo le sinuosità della costa congiungendo i punti sporgenti di questa o, se vi sono isole o scogli in prossimità della costa, congiungendo le estremità di questi, o ancora, in presenza di caratteristiche naturali che rendano la costa instabile, unendo i punti più avanzati. La sporgenza massima utilizzabile deve essere stabilita seguendo un criterio piuttosto elastico previsto dallo stesso art. 7: *“la linea di base non deve discostarsi in misura apprezzabile dalla direzione della costa”* e inoltre *“le acque situate all'interno della linea devono essere sufficientemente legate al dominio terrestre per essere sottoposte al regime delle acque interne”*.

2.4 Le baie

Altra norma importante in tema di limite interno del mare territoriale è quella dell'art. 10 della Convenzione riguardante le baie.

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

Secondo i par. 4 e 5 dell'art. 10, se la distanza fra i punti naturali d'entrata della baia non supera le 24 miglia, si traccia una linea retta che congiunge detti punti e il mare territoriale viene misurato a partire da questa linea, considerando le acque della baia come acque interne; se la distanza eccede le 24 miglia, si traccia, invece, all'interno della baia una linea retta di 24 miglia in modo tale da lasciare come acque interne la maggior superficie di mare possibile.

E' importante precisare che l'art 2 della convenzione considera come baie solo le insenature che penetrino in profondità nella costa, la cui superficie sia almeno eguale o superiore a quella di un semicerchio avente per diametro la linea di entrata. Ne consegue, dunque, che i golfi, le baie e le insenature che abbiano una linea di entrata molto lunga, ma non presentino una profonda rientranza nella costa ricadano sotto l'art.10.

L'art. 10 par. 6 disciplina invece il regime delle c.d. "baie storiche", cioè quelle baie sulle quali lo Stato costiero può vantare diritti esclusivi consolidatesi nel tempo grazie all'acquiescenza di altri Stati. Tali baie sono da considerare come acque interne indipendentemente dalla loro superficie.

Molto importante è focalizzare un concetto: la determinazione della linea di base non è tanto importante ai fini della misurazione del mare territoriale, quanto ai fini della misurazione delle zone le cui risorse sono di pertinenza dello Stato costiero. Spostandosi verso il largo, aumenta la possibilità di accaparramento di queste risorse. Ciò spiega perché molti Stati hanno provveduto alla "chiusura" di molte baie negli ultimi anni.

2.5 Poteri dello stato costiero nel mare territoriale

Per quel che riguarda i poteri dello Stato sul mare territoriale, questi sono, in linea di principio, gli stessi poteri esercitati nell'ambito del territorio, ovviamente con le limitazioni che si accompagnano alla sovranità territoriale.

Esistono due limiti alla potestà di governo dello stato costiero, i quali sono caratteristici del mare territoriale e servono a distinguere quest'ultimo dalle acque interne.

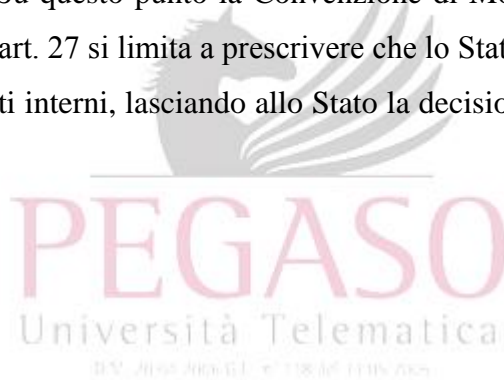
Il primo limite è costituito dal c.d. **passaggio inoffensivo o innocente** da parte delle navi straniere di cui si occupano gli artt. 17 ss. della Convenzione di Montego Bay. Ogni nave ha il diritto al passaggio inoffensivo nel mare territoriale, sia per traversarlo, sia per entrare nelle acque interne, sia per prendere il largo provenendo da queste e purché il passaggio sia "continuo e rapido".

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

L'art 19, inoltre, definisce il passaggio inoffensivo come quello che “non reca pregiudizio alla pace, al buon ordine o alla sicurezza dello Stato costiero” precisando, allo stesso tempo, i casi (uso della forza, esercizi o manovre con armi, propaganda ostile, inquinamento, pesca, etc...) in cui il passaggio non può considerarsi inoffensivo. Se il passaggio non è inoffensivo, lo Stato costiero può prendere tutte le misure atte ad impedirlo.

Le norme sul passaggio inoffensivo si riferiscono a tutti i tipi di navi e quindi vanno applicate anche alle navi da guerra, salvo l'obbligo per i sottomarini di navigare in superficie. Il diritto di passaggio è maggiormente tutelato negli stretti che, non superando l'ampiezza di 24 miglia, sono costituiti interamente dai mari degli stati costieri.

Il secondo limite alla potestà di governo dello stato straniero è rappresentato dall'esercizio della giurisdizione penale sulle navi straniere. La giurisdizione penale *non può essere esercitata in ordine a fatti puramente interni alla nave straniera*, cioè a fatti che non abbiano alcuna ripercussione nell'ambito esterno e che non siano idonei a turbare il normale svolgimento della vita della comunità territoriale. Su questo punto la Convenzione di Montego Bay si discosta dal diritto consuetudinario, perché l'art. 27 si limita a prescrivere che lo Stato costiero “non dovrebbe” esercitare la giurisdizione sui fatti interni, lasciando allo Stato la decisione se esercitare o meno la propria potestà punitiva.



3 La Piattaforma continentale e la zona economica esclusiva

3.1 Possibilità di sfruttamento delle risorse marine

Gli anni successivi alla seconda guerra mondiale segnano l'inizio della corsa all'accaparramento delle risorse marine. Tale corsa ha determinato la tendenza degli stati costieri ad estendere il proprio controllo oltre il mare territoriale ed oltre le acque strettamente adiacenti alle coste. Tale tendenza ha portato alla generale accettazione della piattaforma continentale e recentemente alla istituzione della c.d. zona economica esclusiva.

3.2 La piattaforma continentale

La sua disciplina è contenuta negli artt. 76 e ss. della Convenzione di Montego Bay. *Fermo restando la libertà di tutti gli Stati di utilizzare le acque e lo spazio atmosferico sovrastanti (art. 78), lo Stato costiero ha il diritto esclusivo di sfruttare tutte le risorse della piattaforma (art. 77), intesa come quella parte del suolo marino contiguo alle coste che costituisce il naturale prolungamento della terra emersa e che pertanto si mantiene ad una profondità costante (200 m circa) per poi precipitare o degradare negli abissi.*

Il diritto esclusivo di esercitare il potere di governo sulle attività di sfruttamento, viene acquistato dallo stato costiero in modo automatico a prescindere da qualsiasi occupazione effettiva della piattaforma (art. 77). Tale diritto, inoltre, ha *natura funzionale*: lo Stato può esercitare il proprio potere di governo solo nella misura strettamente necessaria per controllare e sfruttare le risorse della piattaforma.

È inoltre da sottolineare che la dottrina della piattaforma continentale, facendo leva sulla conformazione geografica delle coste, risulta abbastanza iniqua. Basti pensare in proposito che all'estesa piattaforma di alcuni stati fa riscontro la mancanza della medesima a largo delle coste di altri.

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

3.3 Delimitazione della piattaforma tra Stati frontisti o contigui

Un problema importante è quello che riguarda la delimitazione della piattaforma tra Stati che si fronteggiano o fra Stati contigui. La Convenzione di Ginevra risolveva il problema ricorrendo al criterio dell'equidistanza. Tale criterio consiste nel tracciare una linea i cui punti siano equidistanti dalle rispettive linee di base del mare territoriale. Tuttavia, una sentenza importantissima che costituisce una delle pietre miliari nella materia, la sentenza del 20.2.1969 della Corte Internazionale di Giustizia, decretò che il criterio dell'equidistanza non era imposto dal diritto consuetudinario. Pertanto, la delimitazione poteva essere effettuata soltanto mediante accordo tra gli Stati interessati, ma sempre secondo principi di equità. Quest'ultima affermazione appare, a diversi autori, priva di senso. Infatti subordinare l'accordo all'equità è insignificante poiché nel momento in cui un accordo viene concluso, esso resta comunque valido, siano equi o siano iniqui i suoi criteri. Occorre affermare, pertanto, che la giurisprudenza internazionale, rifacendosi al criterio dell'equità, ha solo indicato dei criteri pratici, non vincolanti, che hanno un mero carattere correttivo del criterio dell'equidistanza da considerare comunque come criterio base.

3.4 La zona economica esclusiva

Ai poteri dello stato costiero sulla piattaforma continentale si sono venuti sovrapponendo quelli esercitabili nell'ambito della c.d. **zona economica esclusiva**. A favore di tale istituto si sono pronunciati praticamente tutti gli Stati e numerosi sono i Paesi che hanno già provveduto ad istituirla con apposite leggi senza incontrare opposizioni, tanto che può ormai affermarsi che si sia di fronte ad un istituto di diritto consuetudinario.

La Convenzione di Montego Bay se ne occupa agli artt. 55 e ss.

La zona economica esclusiva può estendersi fino a 200 miglia marine, limite che essendo calcolato a partire dalla linea di base del mare territoriale, è situato in genere parecchio a largo delle coste.

Secondo l'istituto in parola, allo Stato costiero spetta il *controllo esclusivo di tutte le risorse economiche della zona*, sia biologiche, sia minerali, siano esse del suolo, del sottosuolo o delle acque sovrastanti. Gli **artt. 61 e 62** della Convenzione di Montego Bay stabiliscono inoltre che

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

spetta allo Stato fissare la quantità massima delle risorse ittiche sfruttabili, determinare la propria capacità di sfruttamento e, solo se questa è inferiore al massimo, consentire la pesca agli stranieri.

3.5 Poteri degli stati diversi dallo stato costiero nella zona economica esclusiva

Per quanto riguarda i poteri degli Stati diversi dallo Stato costiero sulla zona economica esclusiva, l'opinione maggiormente difesa è che l'attribuzione delle risorse allo Stato costiero non debba pregiudicare la partecipazione degli altri Stati alle altre possibili utilizzazioni della zona; tutti gli Stati continueranno a godere della libertà di navigazione, di sorvolo, di posa di condotte e di cavi sottomarini.

In realtà, inquadrare la situazione degli altri Stati nella zona economica in termini di libertà dei mari è più difficile di quanto non appaia. Occorre riconoscere che oggi la situazione sta infatti mutando e la disciplina non si caratterizza più per il principio di libertà di navigazione, di sorvolo e di posa. Da un lato vi è il diritto dello Stato costiero di sfruttare totalmente, esclusivamente e razionalmente le risorse marine, dall'altro permane la possibilità degli altri Stati di navigare, di sorvolare, di posare cavi sottomarini; è dunque ovvio che si tratta di un regime che non è improntato né alla libertà di tutti gli Stati, né alla sovranità dello Stato costiero. I diritti hanno invero carattere funzionale, nel senso che allo stato costiero sono consentite soltanto quelle attività indispensabili allo sfruttamento delle risorse e, agli altri stati, sono consentite quelle attività riconducibili al principio della libertà delle comunicazioni e dei traffici marittimi e aerei.

4 Il mare territoriale e l'area internazionale dei fondi marini

4.1 Libertà del mare internazionale

Negli spazi marini situati oltre la zona economica esclusiva cessa ogni tutela degli interessi degli Stati costieri. Il mare internazionale è l'unica zona in cui trova ancora integralmente applicazione il vecchio principio della libertà dei mari.

Tutti gli Stati hanno eguale diritto a trarre dal mare internazionale le risorse che questo è in grado di offrire, dalla navigazione, alla pesca, alla posa dei cavi, etc.

Il principio di libertà ha anche il suo risvolto negativo: esso comporta che uno stato non possa utilizzare gli spazi marini fino al punto di sopprimere ogni possibilità di utilizzazione da parte degli altri Paesi, ad esempio esaurendo la specie ittica o accaparrandosi le risorse minerarie di una determinata area. È quanto gli antichi affermavano allorché sostenevano che il mare è *res communis omnium*.

A riguardo va appunto sottolineata l'importanza della risoluzione 17.12.1970 n.2749-XXV dell'Assemblea Generale dell'ONU la quale dichiara le risorse del fondo marino, al di là dei limiti delle giurisdizioni nazionali, come "patrimonio comune dell'umanità", principio, questo, anche sostenuto all'art. 136 della Convenzione di Montego Bay.

4.2 Autorità internazionale dei fondi marini

Il problema posto dalla necessità di difendere le risorse del fondo marino sottostante le acque internazionali è stato affrontato nella Convenzione di Montego Bay con la costituzione della c.d. **Autorità internazionale dei fondi marini**. Quest'ultima, secondo quanto stabilito dalla Convenzione, è destinata a presiedere allo sfruttamento delle risorse del fondo e del sottosuolo del mare internazionale in modo tale da tutelare gli interessi della collettività internazionale.

Gli organi principali dell'Autorità sono: l'Assemblea, il Consiglio, il Segretariato e l'Impresa.

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

Quest'ultima è un organo operativo attraverso il quale l'Autorità partecipa direttamente allo sfruttamento.

L'obiettivo della tutela degli interessi dell'umanità verrebbe raggiunto, stando a quanto stabilito dalla Autorità, attraverso il c.d. **sistema dello sfruttamento parallelo**, dividendo cioè ogni area da sfruttare in due parti uguali, l'una attribuita allo Stato che l'ha individuata e l'altra direttamente sfruttata dall'Impresa dell'Autorità.



Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

5 La navigazione marittima

5.1 *La nazionalità della nave*

Ogni nave è sottoposta esclusivamente al potere dello Stato di cui ha nazionalità. In base a tale principio, il c.d. Stato della bandiera ha diritto all'esercizio esclusivo del potere di governo sulla comunità navale ed esercita siffatto potere attraverso il comandante (considerato come organo dello Stato).

7.1 *Eccezioni al potere esclusivo dello stato della bandiera*

Come spesso avviene nel diritto internazionale, il principio del potere esclusivo dello stato di bandiera ha le sue eccezioni le quali, nel caso specifico, aumentano man mano che una nave procede verso le coste di un altro stato.

Iniziando dalla ipotesi di una nave **in alto mare**, è di rilievo il caso della pirateria. La nave pirata, cioè la nave che commette atti di violenza contro altre navi a fini di preda, può essere catturata da qualsiasi stato il quale può sottoporre i membri dell'equipaggio a misure repressive.

Altra eccezione è rappresentata dalla possibilità che uno Stato, nel cui territorio è in corso una guerra civile, possa visitare e catturare qualsiasi nave che si proponga di recare aiuto (in armi o armati) agli insorti.

Nella **zona economica esclusiva** il principio della esclusiva potestà dello stato sulla nave di bandiera incontra altri limiti. Questi sono rappresentati dalla possibilità dello Stato costiero di visitare e catturare navi e relativo carico per infrazioni alle proprie leggi sulla pesca o allo sfruttamento delle risorse sottomarine.

Per quanto concerne una nave che si trovi **nel mare territoriale**, rilevano i principi già analizzati del diritto di passaggio inoffensivo e della sottrazione alla giurisdizione penale dello Stato costiero dei fatti puramente interni alla nave. Ne consegue che, nella ipotesi in cui la vita di bordo influisca sulla vita della comunità nazionale dello stato costiero, quest'ultimo ha il diritto di

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

intervenire sulla nave stessa, catturandola ed eventualmente sottoponendo a misure restrittive il suo equipaggio.

Infine, per quanto concerne la nazionalità della nave, va specificato che tra queste e lo Stato che concede la bandiera deve esistere un legame sostanziale (il c.d. genuine link). Secondo la Convenzione delle Nazioni Unite sulle condizioni di immatricolazione delle navi, del 1986, è necessario, affinché il genuine link sussista, che alla proprietà della nave partecipi un numero di cittadini dello stato di immatricolazione “sufficiente” per assicurare a questo il controllo effettivo delle nave, o che l’equipaggio sia formato per una quota “soddisfacente” da cittadini o residenti abituali nello stato di immatricolazione.

5.2 *Diritto di inseguimento*

Costituisce un'altra eccezione al principio della sottoposizione della nave all'esclusivo potere dello stato della bandiera anche la regola relativa al c.d. diritto di inseguimento, regola che coinvolge tutti gli spazi marini. Le navi da guerra o adibite a servizi pubblici, appartenenti allo stato costiero, possono inseguire una nave straniera che abbia violato le leggi dello stato purché l'inseguimento abbia avuto inizio nelle acque interne, nel mare territoriale, nella zona contigua, nella zona economica esclusiva o nelle acque sovrastanti la piattaforma continentale limitatamente alla inosservanza delle misure ivi consentite dallo stato costiero. L'inseguimento deve essere continuo e sulla nave catturata potranno essere esercitati solo quei poteri esercitabili nella zona in cui l'inseguimento ha avuto luogo.

6 La protezione dell'ambiente marino

7.2 *La protezione dell'ambiente marino secondo il diritto consuetudinario e secondo il diritto pattizio*

La lotta all'inquinamento marino non può non fondarsi su una stretta cooperazione internazionale. Per tale ragione, la Convenzione di Montego Bay dedica all'argomento più di quaranta articoli. Tuttavia, stando alla prassi internazionale, non esistono allo stato attuale elementi che inducano ad affermare l'esistenza di obblighi particolari in materia di inquinamento marino in capo agli Stati.

Deve ritenersi dunque che l'art. 192 della Convenzione, quando dichiara che "gli Stati hanno il dovere di proteggere e preservare l'ambiente marino", sancisca un principio non codificatorio di una norma consuetudinaria internazionale.

A riguardo è di rilievo notare che non esiste, stando alla prassi internazionale, nessuno obbligo internazionale di natura consuetudinaria che imponga un divieto di inquinamento né delle acque internazionali, né dei mari di un altro stato.

Tuttavia, con rilievo alla norme che tutelano, in particolare, la zona economica esclusiva, è ovvio che uno stato costiero potrà intervenire laddove ritenga che una nave battente bandiera di un altro paese, stia danneggiando le proprie risorse marine. A maggior ragione, tale capacità sarà garantita anche nelle acque territoriali dello stato costiero.

Nonostante non vi siano molte norme consuetudinarie in materia di inquinamento marino (anzi, le sole norme sono in realtà riconducibili a principi più generali del diritto dei mari), esistono tuttavia numerosi trattati internazionali, sia universali, sia regionali, stipulati in materia e che impongono ovviamente tutta una serie di limitazioni atte a tutelare l'ambiente marino.

7 Gli spazi aerei e cosmici

7.1 Navigazione aerea

Le norme sulla navigazione aerea si sono andate moltiplicando e modellando sull'esempio di quelle relative alla navigazione marittima; esse furono dapprima dedotte per analogia dal diritto del mare, ma poi si sono andate consolidando per consuetudine.

Due principi generali sono andati affermandosi in materia di navigazione aerea. Il primo, che è sancito anche dall'art.1 della convenzione di Chicago del 1944 istitutiva dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) prevede che la sovranità dello stato si estenda allo spazio aereo sovrastante il territorio ed il mare territoriale. Per il secondo, lo spazio che non sovrasta il mare e lo spazio territoriale, e dunque lo spazio che sovrasta l'alto mare ed i territori inappropriati ed inappropriabili come l'Antartide, deve restare libero all'utilizzazione di tutti i paesi; con la conseguenza che ciascuno stato esercita il proprio esclusivo potere di governo sugli aerei aventi la sua nazionalità (ossia in esso immatricolati)



7.2 Sovranità dello stato sullo spazio atmosferico sovrastante il suo territorio

Quando si parla di sovranità estesa allo spazio atmosferico sovrastante il territorio si intende riferirsi alla possibilità per lo stato territoriale di regolare il sorvolo, quindi di stabilire quali sono le zone che non possono essere sorvolate, di indicare le rotte che devono seguire gli aerei o anche alla possibilità di impedire il sorvolo del proprio spazio aereo ad aerei aventi nazionalità diversa.

Per il resto vale lo stesso principio che è applicabile alle navi nel mare territoriale e dunque, quando l'aereo sorvola il territorio dello stato o le sue acque territoriali, tutto ciò che non implica contatto con la comunità dello stato territoriale – in altre parole tutto ciò che svolge all'interno del velivolo – sfugge al controllo dello stato territoriale.

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

7.3 *Zone di identificazione aerea*

Le c.d. zone di identificazione aerea sono zone che si estendono per centinaia di miglia nello spazio sovrastante l'alto mare intorno alle coste nelle quali gli stati costieri impongono, agli aerei diretti verso le loro coste, l'obbligo di sottoporsi ad identificazione ed alla localizzazione. Gli aerei che violano tale obbligo si espongono ai rischi di rappresaglie come ad esempio l'intercettazione in volo o, in casi particolari, l'abbattimento in volo.

Dalla prassi in materia di identificazione può dedursi un limite al principio della libertà di identificazione aerea nel senso che l'esercizio della potestà di governo sugli aerei altrui è consentito per quanto strettamente richiesto da esigenze di difesa.

7.4 *Libertà di navigazione degli spazi cosmici*

Passando alla navigazione cosmica, ad essa è applicabile anzitutto il principio della libertà di sorvolo dei c.d. *spazi nullius*. Come vi è libertà di navigazione spazi sovrastanti l'alto mare ed i territori nullius (cioè appartenenti a nessuno), così vi è libertà di navigazione degli spazi cosmici. Lo stato che lancia il satellite o la nave spaziale ha il diritto esclusivo di governo su questi ultimi.

7.5 *Convenzione sul regime degli spazi cosmici*

Il regime degli spazi cosmici ha formato oggetto di alcune convenzioni multilaterali.

Di particolare rilievo è il Trattato del 1967 sui "principi relativi alla attività degli stati in materia di esplorazione ed utilizzazione dello spazio extra-atmosferico, inclusi la luna e gli altri corpi celesti. Il trattato, oltre a confermare che lo spazio extra-atmosferico non può essere sottoposto alla sovranità di alcuno stato, ne sancisce la denuclearizzazione e definisce gli astronauti come inviati dell'umanità, impegnando gli stati medesimi a dar loro ogni possibile assistenza in caso di necessità.

Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)

7.6 Risorse dello spazio

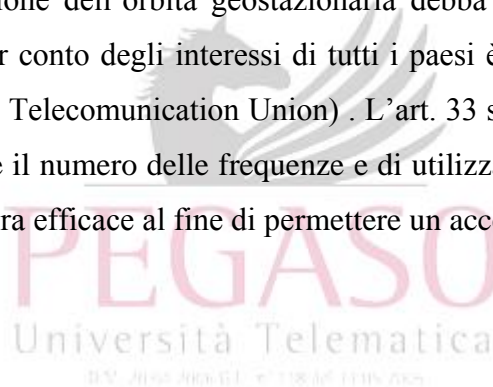
Anche per gli spazi atmosferici e cosmici, come per il mare, può parlarsi di risorse naturali: a tale proposito ci riferiamo all'utilizzabilità dello spazio a fini di radio e telecomunicazione, ed in particolare delle frequenze d'onda ed alle orbite utilizzate dai satelliti a tali fini.

La libertà di utilizzazione dello spazio a fini di radio e telecomunicazione costituisce un aspetto della più generale libertà relativa a spazi di simile natura.

La libertà di cui stiamo parlando incontra il consueto limite del rispetto delle pari opportunità altrui. L'utilizzazione delle risorse da parte di uno stato non può essere spinta, in regime di libertà, fino al punto di sopprimere ogni possibilità di utilizzazione da parte di altri stati.

Tale limite assume un particolare significato in presenza di risorse limitate. Per quanto riguarda le radio e telecomunicazioni si ritiene che siano limitate sia lo spettro delle onde radio, sia la c.d. orbita geostazionaria, cioè l'orbita circolare intorno all'equatore nella quale ruotano i satelliti.

Il principio che l'occupazione dell'orbita geostazionaria debba aver luogo, trattandosi di risorse limitate, in modo da tener conto degli interessi di tutti i paesi è ribadito dall'art. 33 dello Statuto dell' I.T.U. (International Telecommunication Union) . L'art. 33 stabilisce in particolare che gli stati si sforzeranno di limitare il numero delle frequenze e di utilizzare le frequenze medesime e l'orbita geostazionaria in maniera efficace al fine di permettere un accesso equo ai diversi paesi.



8 Le regioni polari

8.1 *Le regioni polari e la loro natura giuridica*

Come spazi non soggetti alla sovranità di alcuno stato vanno anche considerate le regioni polari; per quanto riguarda il continente antartico (vale a dire il polo sud) può inoltre parlarsi di territorio internazionalizzato, nel senso che in esso non vige solo un regime di libertà, ma anche un complesso di norme che ne disciplina l'utilizzazione.

Non sono mancate le pretese alla sovranità delle regioni polari, fondate sulla c.d. **teoria dei settori**. Tale teoria è stata dapprima formulata con riguardo alla regione artica (cioè il polo nord) da alcuni degli stati i cui territori si estendono al di là del circolo polare: in base a tale teoria detti stati dovrebbero considerarsi come sovrani di tutti gli spazi, sia terrestri sia marittimi, inclusi in un triangolo avente il vertice nel polo nord e la sua base in una linea che congiunge i punti estremi delle coste proprie di ciascuno stato.

Nella sua applicazione al continente antartico (polo sud) la teoria dei settori ha subito qualche modifica dovuta al fatto che le pretese alla sovranità sono state mosse anche da alcuni paesi che non hanno contiguità geografica con il continente stesso. Poiché il continente si estende a partire dal 60° parallelo sud fino al polo, i paesi che hanno avanzato pretese di sovranità hanno provveduto a rivendicare un triangolo avente la base sul 60° parallelo ed il vertice nel polo.

Le pretese alla sovranità sui territori polari sono state sempre respinte dalla maggioranza degli stati. Esse vanno considerate come infondate in quanto non sorrette dall'effettività dell'occupazione e, nel caso dell'Antartide, regione assai importante per le sue risorse, frutto di mire colonialistiche.

La mancanza di sovranità territoriale comporta che ciascuno stato eserciti il proprio potere sulle comunità che ad esso fanno capo. Per quanto riguarda le comunità navali, si tratta del normale potere dello stato della bandiera. Nel caso di spedizioni scientifiche o di basi su terra ferma, si ritiene che lo stato che le organizza eserciti il proprio potere.

8.2 Internazionalizzazione dell'Antartide

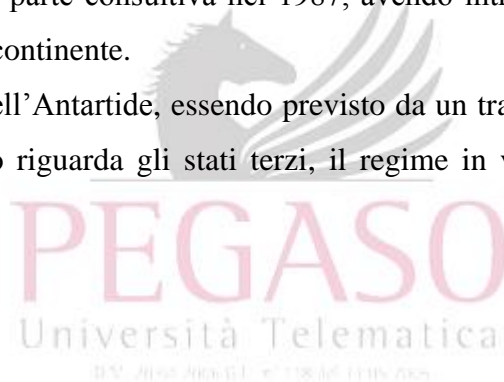
L'Antartide è stato internazionalizzato con il trattato di Washington del 1959 di cui sono parti contraenti una quarantina di paesi tra cui anche l'Italia.

Norma-chiave del trattato è quella contenuta nell'art. IV che congela sia le pretese alla sovranità sia le opposizioni alle medesime consentendo in tal modo al regime internazionale di funzionare.

Le caratteristiche dell'internazionalizzazione sono: l'interdizione di ogni operazione di carattere militare; la libertà della ricerca scientifica; la cooperazione dell'attività di ricerca.

Il trattato antartico distingue due categorie di stati contraenti: le parti consultive, aventi uno status di netto privilegio rispetto alle altre, e le parti non consultive. Le prime, costituite dagli originari firmatari del contratto nonché da quegli stati che dimostrano il loro interesse per l'Antartide conducendovi attività di ricerca scientifica, hanno diritto di decidere, all'unanimità, ma con effetti vincolanti su tutte le questioni oggetto del trattato e su questioni connesse ad esso. L'Italia ha acquisito lo status di parte consultiva nel 1987, avendo intrapreso da anni un'intensa attività di ricerca scientifica nel continente.

Il regime internazionale dell'Antartide, essendo previsto da un trattato, vincola solo le parti contraenti e dunque, per quanto riguarda gli stati terzi, il regime in vigore è solo quello della libertà.



Bibliografia

Benedetto Conforti, *Diritto Internazionale*, Napoli, 2007

Francesco Capotorti, *Corso di diritto internazionale*, Milano, 1995

Giorgio Badiali, *Testi e documenti per un corso di diritto internazionale*, Rimini, 2001



Attenzione! Questo materiale didattico è per uso personale dello studente ed è coperto da copyright. Ne è severamente vietata la riproduzione o il riutilizzo anche parziale, ai sensi e per gli effetti della legge sul diritto d'autore (L. 22.04.1941/n. 633)